

Полицейская и следственная деятельность

Правильная ссылка на статью:

Эрте Д.А. Практика применения конфискации транспортного средства как уголовно-правовой меры противодействия дорожно-транспортным преступлениям // Полицейская и следственная деятельность. 2025. № 4. DOI: 10.25136/2409-7810.2025.4.77505 EDN: OSVFAQ URL: [https://nbppublish.com/library\\_read\\_article.php?id=77505](https://nbppublish.com/library_read_article.php?id=77505)

## Практика применения конфискации транспортного средства как уголовно-правовой меры противодействия дорожно-транспортным преступлениям

Эрте Дарья Андреевна

ORCID: 0009-0008-7369-5452

преподаватель; кафедра теории и истории государства и права; Санкт-Петербургский университет МВД РФ

198206, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Лётчика Пилютова, 1

✉ ertedaria@yandex.ru



[Статья из рубрики "Уголовно-процессуальная деятельность полиции"](#)

### DOI:

10.25136/2409-7810.2025.4.77505

### EDN:

OSVFAQ

### Дата направления статьи в редакцию:

21-12-2025

### Дата публикации:

28-12-2025

**Аннотация:** В статье рассматриваются особенности законодательной регламентации и правоприменительной практики конфискации транспортного средства как иной меры уголовно-правового характера, применяемой в связи с совершением преступлений, предусмотренных статьями 264.1–264.3 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее–УК РФ). Несмотря на относительно недавнее закрепление в уголовном законе основания для принудительного безвозмездного изъятия транспортного средства, использованного при совершении повторных грубых нарушений правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, судами Российской Федерации наработана достаточная практика применения данной

меры уголовно-правового характера. В рамках правоприменительной деятельности выявлен ряд проблемных вопросов, обусловленных отсутствием единообразной практики применения судами положений, закреплённых в пункте «д» части 1 статьи 104.1 УК РФ. Наряду с указанным, в рамках анализа обозначенной проблематики, рассматриваются спорные ситуации в части решения вопроса о конфискации транспортного средства, фактически находящегося в пользовании виновного, однако юридически оформленного на другое лицо. Методологическую основу исследования составили общенаучные методы: синтез, индукция, обобщение. С помощью формально-юридического метода осуществлен анализ норм отечественного уголовного законодательства, регламентирующего основания и условия применения конфискации транспортных средств. Метод правового моделирования позволил сформулировать конкретные предложения по совершенствованию иной меры уголовно-правового характера в виде конфискации транспортного средства. Научная новизна исследования заключается в выявлении противоречий, возникающих в процессе применения иной меры уголовно-правового характера в виде конфискации транспортного средства и выработке предложений по их устранению. Результатом работы является разработка научно обоснованных предложений, направленных на устранение выявленных противоречий, совершенствование механизма применения конфискации, повышение её эффективности в контексте предупреждения совершения повторных дорожно-транспортных преступлений. Делается вывод о том, что взыскание денежной суммы, эквивалентной рыночной стоимости транспортного средства, использованного при совершении деяний, предусмотренных статьями 264.1–264.3 УК РФ и находящегося в собственности иных физических или юридических лиц нивелирует потенциальные преимущества, возникающие при использовании чужого имущества, в том числе, на основе договора краткосрочной аренды (каршеринга), в момент совершения дорожно-транспортных преступлений.

#### **Ключевые слова:**

конфискация, транспортное средство, безопасность дорожного движения, транспортная безопасность, дорожно-транспортные преступления, мера уголовно-правового характера, мера профилактики преступлений, уклонение от конфискации, замена конфискации, уголовное судопроизводство

Дискуссия о необходимости конфискации транспортных средств у лиц, допускающих повторные грубые нарушения правил дорожного движения, обладающих повышенным социальным риском в научном сообществе, ведется не первый год [\[1\]](#). Наиболее остро, этот вопрос, начал обсуждаться с введением в 2015 году уголовной ответственности за «пьяное вождение», предусмотренное ст. 264<sup>1</sup> УК РФ. Далее, с появлением новых составов преступлений, ответственность за которые предусмотрена статьями 264<sup>2</sup> и 264<sup>3</sup> УК РФ, потребность в принятии уголовно-правовой нормы, регулирующей конфискацию транспортного средства, использованного лицом при совершении рассматриваемой категории преступлений, вышла на новый этап развития.

Как справедливо отмечает К.Н. Карпов, обоснованием для конфискации транспортного средства в данном случае является стремление оказать дополнительное сдерживающее, общепредупредительное воздействие (как средство устрашения) и специально предупредительное (как лишение (сокращение) возможности продолжения преступной деятельности) [\[2\]](#).

Водителями, обладающими наибольшим потенциалом совершить злостное нарушение в сфере дорожного движения, законодатель определил ориентиром в выборе адресата конфискации транспортного средства [\[3\]](#).

Проведенный опрос 257 сотрудников правоохранительных органов, на предмет целесообразности и эффективности введения и использования меры уголовно-правового характера в виде конфискации транспортного средства за совершение преступлений, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup>, 264<sup>2</sup> и 264<sup>3</sup> УК РФ показал следующее: большинство респондентов – 229 (89,1 %) поддерживает применение конфискации транспортного средства, в качестве меры, препятствующей совершению повторных преступлений рассматриваемой категории.

В ответ на необходимость урегулирования вопросов, связанных с конфискацией транспортных средств, законодатель решил расширить список имущества, которое подлежит конфискации, внеся соответствующие изменения в УК РФ.

Так, на основании Федерального закона от 14 июля 2022 г. N 258-ФЗ в УК РФ введен п. «д» ч. 1 ст. 104<sup>1</sup> УК РФ, предусматривающий конфискацию транспортного средства, принадлежащего обвиняемому и использованного им при совершении преступлений, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup>, 264<sup>2</sup>, 264<sup>3</sup> УК РФ.

В настоящий момент совершение преступлений, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup>, 264<sup>2</sup> и 264<sup>3</sup> УК РФ вызывает наступление правовых последствий в двух проекциях: с одной стороны – это «традиционные» правоограничения, связанные с назначением основного и дополнительного наказания (к примеру, обязательных работ и лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами); с другой – утрата имущества, а именно транспортного средства (т.е. финансовые потери) [\[4\]](#).

Вместе с тем, несмотря на внесенные еще в июле 2022 года изменения в статью 104<sup>1</sup> УК РФ по итогам 2024 года транспортные средства конфискованы только в каждом четвертом случае (немногим более 13 тыс. единиц). В Калининградской области в 2024 году расследовались уголовные дела о 149 преступлениях анализируемого вида, однако арест наложен только на 27 транспортных средств, в Карачаево-Черкесской Республике на 67 автомобилей при 287 зарегистрированных криминальных посягательствах (Информационное письмо Генеральной прокуратуры РФ от 30 мая 2025 г. N 69-09-2025 «Об упущениях и недостатках в сфере обеспечения сохранности транспортных средств, использованных при совершении преступлений, предусмотренных статьей 264<sup>1</sup> Уголовного кодекса Российской Федерации»).

Представленные статистические сведения указывают на наличие проблем в правоприменительной практике.

Конфискация имеет публично-правовую природу, то есть субъектами правоотношения по поводу конфискации является государство как субъект публичной власти и гражданин как лицо, обязанное подчиняться законным требованиям государства, выраженным от его имени компетентными органами (в случае конфискации судом) [\[5\]](#).

В соответствии с ч. 1 ст. 104<sup>1</sup> УК РФ под конфискацией имущества понимается «принудительное безвозмездное изъятие и обращение в собственность государства на основании обвинительного приговора имущества» (а именно, по п. «д» - транспортного

средства, принадлежащего обвиняемому и использованного им при совершении преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup>, 264<sup>2</sup> или 264<sup>3</sup> УК РФ).

Так, уголовный закон прямо указывает на наличие нескольких обстоятельств, которые должны быть установлены для применения п. «д» ч. 1 ст. 104<sup>1</sup> УК РФ:

1. Принадлежность транспортного средства обвиняемому.

2. Использование транспортного средства при совершении преступлений, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup> – 264<sup>3</sup> УК РФ.

Исходя из этого, следует, что конфисковывать транспортное средство, использованное при совершении рассматриваемой группы преступлений, но находящееся в собственности другого физического лица или организации невозможно.

Многие ученые, занимавшиеся вопросами конфискации транспортного средства, такие как, Е.В. Великая [\[6\]](#), А.Н. Евстафьев [\[7\]](#), А.В. Кафиатулина [\[8\]](#), Е. Г. Ларин [\[9\]](#), М. Ф. Мингалимова [\[10\]](#) и другие, отмечают отсутствие единообразной практики в рассматриваемом вопросе.

На первый взгляд, механизм конфискации транспортного средства достаточно прост и понятен, но на практике существует ряд ситуаций, связанных с неочевидностью применения рассматриваемой уголовно-правовой нормы.

Первая ситуация касается конфискации автомобиля, который на момент совершения преступления был зарегистрирован на обвиняемого и использовался им при совершении преступления, однако является совместно нажитым имуществом супругов, что согласно ст. 34 Семейного кодекса Российской Федерации определяет его в качестве совместной собственности.

Споры, касающиеся возможности конфискации совместной собственности супругов велись на различных этапах развития отечественного законодательства.

По мнению, Н. С. Таганцева карательная сущность конфискации несостоительна, поскольку «она падает своей тяжестью на невинную семью осужденного, то есть не индивидуальна» [\[11\]](#).

Важным для решения вопроса, касающегося конфискации транспортного средства, находящегося в совместной собственности супругов, является определение правового статуса такого имущества. В связи с чем, на наш взгляд, необходимо проанализировать действующие правовые нормы, регулирующие данные правоотношения и официальные разъяснения по их применению.

В соответствии со ст. 133 ГК РФ транспортное средство является неделимой вещью несмотря на то, что имеет составные части. То есть, вопрос о конфискации части автомобиля или иного транспортного средства ставиться не может.

На основании п. 1 ст. 256 ГК РФ «имущество, нажитое супругами во время брака, является их совместной собственностью, если брачным договором между ними не установлен иной режим этого имущества».

В соответствии с ч. 2 ст. 34 СК РФ «общим имуществом супругов являются также приобретенные за счет общих доходов супругов движимые и недвижимые вещи, ценные бумаги, паи, вклады, доли в капитале, внесенные в кредитные учреждения или в иные

коммерческие организации, и любое другое нажитое супругами в период брака имущество независимо от того, на имя кого из супругов оно приобретено либо на имя кого или кем из супругов внесены денежные средства».

Исходя из приведенных норм, можно сделать вывод, что транспорт, который супруги приобрели на общие средства во время брака, считается совместной собственностью и подлежит равному разделу.

Возникает вопрос: «возможна ли конфискация транспортного средства, приобретенного супругами в период брака, в случае совершения одним из них преступления, предусмотренного статьями 264<sup>1</sup> – 264<sup>3</sup> УК РФ»? Обращение к нормам гражданского и семейного законодательства и их расширительное толкование приводят к принятию противоположных судебных решений в сходных процессуальных ситуациях.

На сегодняшний день, судебная практика в данном вопросе неоднозначна. Позиции судов в данной части являются диаметрально противоположными.

Первая позиция судов, подчеркивает невозможность конфискации транспортного средства, являющегося совместной собственностью супругов, поскольку в таком случае ограничиваются права лица (второго супруга), не нарушившего уголовный закон. Кроме того, В.И. Торговченков, справедливо отмечает, что «достоверно определить долю каждого из супругов в транспортном средстве, подлежащем конфискации, в рамках уголовного судопроизводства достаточно проблематично» [\[12\]](#).

Так, приговором Кировского районного суда г. Новосибирска З. признан виновным по ч. 1 ст. 264<sup>1</sup> УК РФ. Судом установлено, что подсудимый состоит в браке, согласно договору купли-продажи приобрел автомобиль в период брака, данных о заключении брачного договора суду не представлено. В соответствии со ст. 33 СК РФ законным режимом имущества супругов является режим их совместной собственности. Таким образом, автомобиль, которым управлял подсудимый, принадлежит на праве собственности не только подсудимому, но и его супруге. При указанных данных суд приходит к убеждению об отсутствии оснований для конфискации указанного автомобиля в соответствии со ст. 104<sup>1</sup> УК РФ, поскольку собственником автомобиля помимо подсудимого является и иное лицо, которое не причастно к совершению преступления, права которого не могут быть ограничены (Приговор Кировского районного суда г. Новосибирска от 30.11.2022 по делу N 1-645/2022 (ч. 1 ст. 264<sup>1</sup> УК РФ)).

Другая позиция судов основывается на том, что признание транспортного средства общей собственностью не является препятствием для его конфискации за совершение преступлений, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup>, 264<sup>2</sup> и 264<sup>3</sup> УК РФ, так как в уголовном законодательстве отсутствуют нормы, которые бы указывали на данное обстоятельство. Принимая решение о конфискации транспортного средства, суды указывают на то, что «транспортное средство, принадлежащее виновному и использованное им при совершении преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup>, 264<sup>2</sup> или 264<sup>3</sup> УК РФ, в силу требований п. «д» ч. 1 ст. 104<sup>1</sup> УК РФ подлежит обязательной конфискации при наличии оснований и соблюдении условий, предусмотренных нормами главы 15<sup>1</sup> УК РФ. В данном случае конфискация автомобиля является безальтернативной мерой уголовно-правового характера» (Определение СК по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 19 марта 2024 г. N 31-УДП23-20-К6).

Так, например, Приговором городского суда (с учетом изменений, внесенных

апелляционным постановлением) за совершение преступления, предусмотренного частью первой статьи 264<sup>1</sup> «Управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость» УК Российской Федерации, осужден супруг гражданки Н.В. Валетовой<sup>2</sup>, а также постановлено конфисковать автомобиль, которым он управлял при совершении преступления. Как апелляционный суд, так и вышестоящие суды отклонили доводы Н.В. Валетовой<sup>2</sup> о незаконности конфискации автомобиля, который находится в их общей совместной собственности.

Следует подчеркнуть, что Генеральная прокуратура РФ поддерживает возможность конфискации транспортных средств, которые были приобретены обвиняемым совместно с супругой в течение брака или с другими близкими на общие финансовые средства (Информационное письмо Генеральной прокуратуры РФ от 31 марта 2023 г. N 42-19-2023 «Обзор практики применения ареста и конфискации транспортных средств по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup> – 264<sup>3</sup> Уголовного кодекса Российской Федерации»).

Помимо рассмотренных нами выше спорных ситуаций относительно возможности конфискации транспортного средства, находящегося в совместной собственности супружей есть и другие случаи, которые могут воспрепятствовать применению уголовно-правовой нормы, предусмотренной п. «д» ч. 1 ст. 104<sup>1</sup> УК РФ.

Так, наличие иска о разделе совместно нажитого имущества, поданного одним из супружей на этапе досудебного или судебного разбирательства, может послужить препятствием для конфискации автомобиля, использованного при совершении преступления. Если суд примет решение в гражданском порядке о принадлежности транспортного средства тому супружу, который фактически не участвовал в совершении преступления, то появляется возможность снятия ареста на автомобиль, наложенного в рамках уголовного судопроизводства. В таком случае, вопрос о конфискации транспортного средства перестает быть актуальным.

Процесс принятия решения судом о конфискации транспортного средства может значительно усложниться и в результате действий, направленных на заключение брачного договора или нотариально заверенного соглашения о разделе совместно нажитого имущества. В таких случаях право собственности может передаваться супругу, не совершившему уголовного правонарушения. Важно отметить, что эти действия должны быть завершены до того, как судья уйдет в совещательную комнату для вынесения решения. Тем не менее, подписание брачного контракта до принятия окончательного судебного решения по делу не обеспечивает возвращение автомобиля его собственнику (Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 3 марта 2023 г. N 77-872/2023). В связи с этим, в ходе судебного процесса необходимо тщательно выяснить детали заключения брачного договора с целью выявления умышленных действий, направленных на уклонение от конфискации автомобиля. Если такие обстоятельства будут установлены достоверно, это не станет препятствием для конфискации транспортного средства, использованного при совершении преступлений, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup> – 264<sup>3</sup> УК РФ.

Резюмируя, акцентируем внимание на том, что анализ судебной практики по вопросам конфискации транспортных средств, находящихся в совместной собственности супружей, демонстрирует отсутствие единства в подходах. Это можно объяснить особенностями имущественных отношений в семье. Мы считаем, что в настоящий момент, существует

необходимость в дополнительном разъяснении правовых норм в рассматриваемой сфере в рамках уголовного судопроизводства. Это будет способствовать эффективному применению подпункта «д» ч. 1 ст. 104<sup>1</sup> УК РФ.

Вторая ситуация, возникающая при решении вопроса о конфискации транспортного средства, связана с тем, что лица, совершившие преступления, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup>-264<sup>3</sup> УК РФ предпринимают различные попытки для отчуждения имущества, принадлежащего им на праве собственности, с целью уклонения от конфискации. Так, например, обвиняемые могут оформлять «задним числом» договоры о купле-продаже третьим лицам, транспортного средства, подлежащего конфискации.

Совершение таких действий со стороны обвиняемого становится возможным в результате неэффективной работы дознавателей на этапе предварительного расследования. Изучение 132 уголовных дел, возбужденных по статьям 264<sup>1</sup> – 264<sup>3</sup> УК РФ, после введения п. «д» ч. 1 ст. 104<sup>1</sup> УК РФ Федеральным законом от 14.07.2022 N 258-ФЗ свидетельствует о том, что дознаватели не всегда возбуждают перед судом ходатайство о наложении ареста на имущество в рамках ст. 115 УПК РФ.

Например, в Приморском крае ранее судимый по статье 264<sup>1</sup> УК РФ гражданин Ш. повторно управлял автомобилем в нетрезвом виде. Обеспечительные меры не наложены, из-за чего виновный продолжил использовать транспортное средство, а впоследствии продал его (Информационное письмо Генеральной прокуратуры РФ от 30 мая 2025 г. N 69-09-2025 «Об упущениях и недостатках в сфере обеспечения сохранности транспортных средств, использованных при совершении преступлений, предусмотренных статьей 264<sup>1</sup> Уголовного кодекса Российской Федерации»).

Особую сложность представляет собой ситуация, когда деяния, квалифицируемые по статьям 264<sup>1</sup>-264<sup>3</sup> УК РФ, совершаются посредством использования транспортного средства, полученного в рамках договора краткосрочной аренды (каршеринга). По причине того, что п. «д» ч. 1 ст. 104<sup>1</sup> УК РФ в качестве условия конфискации указывает на «принадлежность» транспортного средства обвиняемому, применение данной меры уголовно-правового характера в рассматриваемом случае фактически исключается.

В результате этого, лицо, совершающее преступления, предусмотренные статьями 264<sup>1</sup>-264<sup>3</sup> УК РФ, используя не принадлежащее ему транспортное средство, фактически находится в более выгодном положении, чем лицо, нарушающее правила дорожного движения на транспортном средстве, которое ему принадлежит. Такая дифференциация ответственности представляется необоснованной и требует внесения корректировок в действующее уголовное законодательство с целью устранения выявленной диспропорции.

Таким образом, правоприменительная практика конфискации транспортных средств за совершение преступлений, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup> – 264<sup>3</sup> УК РФ демонстрирует динамичность и подвержена постоянным изменениям.

В целях повышения эффективности превенции и обеспечения принципа неотвратимости ответственности за совершение преступлений, представляется целесообразным внесение изменений в пункт «д» части 1 статьи 104<sup>1</sup> Уголовного кодекса Российской Федерации, предлагаемая модификация заключается в установлении возможности применения меры в виде взыскания денежной суммы, эквивалентной рыночной стоимости транспортного

средства, использованного при совершении деяний, предусмотренных статьями 264<sup>1</sup>-264<sup>3</sup> УК РФ, в случаях, когда указанное транспортное средство находится в собственности иных физических или юридических лиц. Данная мера направлена на нивелирование потенциальных преимуществ, возникающих при использовании чужого имущества, в том числе, на основе договора краткосрочной аренды (каршеринга), в момент совершения дорожно-транспортных преступлений.

## Библиография

1. Маматов М. В., Маслов И. А. Конфискация транспортного средства как элемент предупреждения общественно опасных деяний в области дорожного движения // Российская юстиция. 2019. № 1. С. 66. EDN: YSKFTV.
2. Карпов К. Н. Дифференциация конфискации имущества как уголовно-правового средства социального контроля // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2025. № 3(107). С. 102-109. EDN: MGUQXJ.
3. Баранчикова М. В. Конфискация транспортного средства, использованного при совершении преступлений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 50-54. EDN: BJKQVK.
4. Репьева А. М. Конфискация транспортного средства в свете обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 3(55). С. 105-109. EDN: EMPNMD.
5. Леханова Е. С., Марьенко Д. С. Конфискация транспортного средства по делам о преступлениях, предусмотренных статьей 2641 УК РФ: проблемы доказывания // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2024. № 3(67). С. 202-207. DOI: 10.36511/2078-5356-2024-3-202-207. EDN: HDSAJI.
6. Великая Е. В. Вопросы применения конфискации транспортных средств по уголовным делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения // Современные проблемы и тенденции развития органов прокуратуры. Материалы круглого стола. Екатеринбург: Уральский ГЮУ им. В. Ф. Яковлева, 2024. С. 154-162. EDN: OKRKDS.
7. Евстафьев А. Н. Конфискация транспортного средства как мера уголовно-правового характера // Юридическая наука и практика глазами молодых исследователей. Материалы международной научно-практической конференции. Новокузнецк, 2024. С. 63-66. EDN: WIWYTB.
8. Кафиатулина А. В. Конфискация транспортного средства: тенденции правоприменительной практики // Уголовная политика и правоприменительная практика: Сборник научных статей по результатам работы Всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 01 ноября 2024 года. Санкт-Петербург: Центр научно-информационных технологий "Астерион", 2025. С. 431-439. EDN: RPRRCA.
9. Ларин Е. Г. Конфискация транспортного средства: новое в уголовном законодательстве, судебная практика // Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2023. № 2. С. 41-49. DOI: 10.51980/2542-1735\_2023\_2\_41. EDN: CICZOX.
10. Мингалимова М. Ф. Конфискация транспортных средств как способ предупреждения совершения преступлений в состоянии опьянения // Законность. 2024. № 1. С. 41-47. EDN: CRBUQE.
11. Таганцев Н. С. Русское уголовное право. Часть общая. Т. 2. М.: Наука, 1994. С. 420.
12. Торговченков В. И. Актуальные вопросы назначения конфискации автотранспорта как меры уголовно-правового характера // Законность. 2023. № 2(1060). С. 13.

## Результаты процедуры рецензирования статьи

Рецензия выполнена специалистами [Национального Института Научного Рецензирования](#) по заказу ООО "НБ-Медиа".

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом исследования является комплекс правовых норм (в частности, п. «д» ч. 1 ст. 104.1, ст. 264.1–264.3, 104.2 УК РФ, а также нормы СК и ГК РФ), судебная практика и статистические данные (включая Информационные письма Генпрокуратуры РФ 2023 и 2025 гг.), регулирующие и демонстрирующие применение конфискации ТС как меры противодействия повторным грубым нарушениям ПДД.

В работе использован комплекс методов: диалектический (анализ правовых коллизий между публичным интересом (конфискация) и частным правом собственности (семейное, гражданское право)); статистический (привлечение конкретных данных Генпрокуратуры РФ, например, 25% конфискаций в 2024 году, 33 тыс. изъятых авто к концу 2025 г.); сравнительно-правовой (сопоставление диаметрально противоположных судебных позиций, например, Кировского суда г. Новосибирска 2022 г. и Определения ВС РФ 2024 г.); формально-юридический (детальный анализ формулировок норм УК РФ («принадлежность», «использование») и ГК/СК РФ («неделимая вещь», «совместная собственность»)).

Актуальность работы не вызывает сомнений. Тема напрямую связана с обеспечением общественной безопасности на дорогах. Автор точно уловил динамику правоприменения, особенно в свете новых данных 2024–2025 годов и ужесточения позиции высших судов и надзорных органов, что делает материал крайне востребованным для правоприменителей.

Ключевая научная новизна заключается в предложении конкретной модификации п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ. Автор предлагает ввести «эквивалентную денежную конфискацию» в случаях использования чужого ТС (каршеринг, аренда). Это предложение устраняет выявленную автором необоснованную дифференциацию ответственности и закрывает существующую правовую лазейку.

Статья отличается логичной структурой и последовательным изложением материала. Язык юридически грамотный, аргументация убедительна. Содержание охватывает все ключевые аспекты проблемы: от теоретического обоснования до анализа практических затруднений (совместная собственность, фиктивное отчуждение, каршеринг).

Список литературы обширен и актуален. Он включает как классические источники (Н.С. Таганцев), так и современные исследования ведущих российских юристов (К.Н. Карпов, А.М. Репьева, А.В. Кафиатулина), что подтверждает глубокое погружение автора в тему и его способность оперировать самыми свежими научными данными.

Автор активно апеллирует к различным точкам зрения. Приводит позицию Н.С. Таганцева о не индивидуальности конфискации. Цитирует В.И. Торговченкова о сложности определения долей супругов в уголовном процессе. Сопоставляет противоположные судебные решения, демонстрируя отсутствие единства практики до

2024 года. Это свидетельствует о взвешенном, объективном подходе к анализу проблемы.

Выводы статьи носят практико-ориентированный характер.

Материал будет интересен широкой аудитории: сотрудникам правоохранительных органов; судьям и адвокатам; законодателям и ученым.

Несмотря на высокую актуальность и глубокую проработку темы, к представленному материалу можно предъявить ряд замечаний и указать на определенные недостатки, требующие уточнения в рамках научной дискуссии:

1. Недостаточная проработка механизма защиты «невиновного супруга». Автор справедливо указывает, что суды массово конфискуют совместно нажитые автомобили, ссылаясь на их неделимость (ст. 133 ГК РФ). Однако в статье детально не описан процессуальный алгоритм возмещения ущерба второму супругу. Остается неясным, должен ли уголовный суд в приговоре разъяснить право на гражданский иск или механизм компенсации должен быть прописан в УК РФ. Отсутствие конкретных предложений по защите прав «невиновного» собственника делает позицию автора несколько односторонней.
2. Дискуссионность «эквивалентной конфискации» для каршеринга. Автор предлагает взыскивать рыночную стоимость авто с лица, совершившего преступление на арендованной машине. Здесь возникает правовая дилемма стоимость автомобиля в настоящее время, примерно 3-5 млн рублей, может быть несоразмерна тяжести преступления небольшой или средней тяжести (ч. 1 ст. 264.1 УК РФ). Это может вступить в противоречие с принципом справедливости (ст. 6 УК РФ) и превратить меру уголовно-правового характера в непосильное долговое бремя, фактически лишая осужденного средств к существованию, что запрещено международными нормами.
3. Игнорирование проблемы оценки транспортного средства. Для реализации, предложенной автором «денежной конфискации» (особенно в случаях с каршерингом или проданными авто) критически важна методика оценки. В статье не затронут вопрос о том, на какой момент должна определяться рыночная стоимость: на момент совершения преступления, на момент задержания или на момент вынесения приговора. В условиях высокой волатильности цен на авторынке в 2024–2025 гг. этот пробел может привести к судебной ошибке.
4. Проблема «кредитных» и «лизинговых» автомобилей. Автор упоминает, что ТС в собственности лизингодателя не конфискуется, но не предлагает решения для случаев, когда автомобиль находится в залоге у банка. Конфискация залогового имущества нарушает права добросовестного залогодержателя (банка). Если государство забирает машину, банк теряет обеспечение по кредиту. Автор не анализирует, как предлагаемые им изменения затронут банковский сектор и не приведет ли это к массовым искам банков к государству.
5. В тексте неоднократно встречаются ссылки на Информационные письма Генпрокуратуры РФ. Ведомственные письма отражают позицию обвинительной власти и направлены на ужесточение практики. Для научного исследования было бы ценным увидеть более широкий анализ позиций защиты или особых мнений судей, чтобы обеспечить объективность научной полемики.
6. Узкий географический охват статистики автор приводит данные по Приморскому краю, Калининградской области и КЧР. Эти регионы имеют свою специфику (например, большое количество праворульных авто в Приморье или специфику автопарка в Калининграде). Для обобщения практики на федеральном уровне в 2025 году

желательно было бы увидеть данные по городам-миллионникам (Москва, Санкт-Петербург), где концентрация каршеринга и элитных авто (оформленных на юрлиц) максимальна.

Указанные недостатки носят преимущественно дискуссионный характер. Устранение данных пробелов (особенно в части детализации механизма денежной оценки и защиты прав залогодержателей) позволило бы превратить статью в законченную доктринальную базу для реформирования главы 15.1 УК РФ.

Данные замечания не влияют на общую оценку работы и может быть рекомендована к публикации.