

Министерство внутренних дел Российской Федерации

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Казанский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра криминологии и уголовно – исполнительного права

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

на тему: Деятельность органов внутренних дел по предупреждению
преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Выполнил: Габитов Андрей Васильевич

Специальность: Правоохранительная
деятельность, год набора: 2013
031 учебная группа

Руководитель:

Преподаватель кафедры криминологии и
уголовно исполнительного права,
старший лейтенант полиции
Кормильцева Светлана Олеговна

Рецензент:

Начальник отделения МВД России по
Киясовскому району Удмуртской Республики
подполковник полиции
Корнев Андрей Петрович

К защите

(допущена, дата)

Начальник кафедры _____

Дата защиты " ____ " _____ 20 ____ г.

Оценка _____

Казань 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	7
§1. Правовые основы предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	7
§2. Общественная опасность, состояние и динамика преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	13
§3. Опыт зарубежных государств по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	23
Глава 2. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	37
§1. Причины и условия совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	37
§2. Особенность личности преступника совершающего преступления в сфере безопасности дорожного движения.....	43
§3. Место, время, способ совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	45
Глава 3 ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	51
§1. Общие меры предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	51
§2. Специальные и индивидуальные меры предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	58
§3. Деятельность ОВД по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	62
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	71
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	74
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	82

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что ежегодно на территории Российской Федерации увеличивается число дорожно-транспортных происшествий, что обусловлено как ростом количества авто-, мототранспорта, так и слаборазвитой дорожной инфраструктурой. За совершение дорожно-транспортного происшествия государством устанавливаются различные меры наказания к виновному лицу, включающие штраф, лишение водительского удостоверения либо уголовное наказание.

В связи с многократным ростом автопарка в последнее десятилетие особую остроту приобрела проблема совершаемых дорожно-транспортных происшествий. Негативные последствия от аварийности на автомобильном транспорте в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев. Основные причины этого заключаются в постоянно возрастающей диспропорции между численностью автомобилей и несоответствующей ей дорожной инфраструктурой, а также в недостаточной эффективности функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. 15 апреля 2016 г. на 70-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН по инициативе Российской Федерации была принята резолюция о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. В ней отмечается, что ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибают 1,25 миллиона человек, и примерно 50 миллионов получают серьезные травмы. В половине случаев в результате ДТП погибают пешеходы, мотоциклисты и велосипедисты. Аварии на дорогах являются основной причиной гибели детей и молодых людей в возрасте 15–29 лет во всем мире. Выступивший на заседании Генеральной Ассамблеи Специальный посланник Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения Жан Тодт заявил, что человечество не может молча наблюдать за тем, как каждые пять минут в

результате аварий на дорогах погибают 12 человек, причем пятеро из них – дети.

Учитывая значимость вопроса, в современных условиях приобретает особое значение не только профилактика, но и расследование уже совершенных ДТП.

По данным официальной статистики количество дорожно-транспортных происшествий в 2009 г. составило 177 659 преступлений, в 2012 г. – 176 567, в 2013 г. – 177 953, в 2014 г. – 179 370, в 2015 г. – 184 000, в 2016 г. – 173 694, за январь-март 2018 г. произошло уже 5 021 ДТП. Необходимо отметить, что количество дорожно-транспортных происшествий достаточно велико. Кроме того, необходимо указать, что большое количество людей умирают или получают травмы в результате ДТП. Так, в 2016 г. на территории России в результате ДТП погибло 23 114 человек, а ранено – 231 197 человек, за 2017 г. – умерло – 20 308, ранено – 221 140 человек. За январь-март 2018 г. умерло 1 090 человек, а ранено – 13 219 человек¹. Таким образом, можно сделать вывод, что данный вид правонарушения приносит много смертей и калечит огромное количество людей. При этом при все же необходимо отметить, что наблюдается снижение дорожно-транспортных происшествий, соответственно и снижается количество умерших и раненных. Поэтому полагаем, что необходимо продолжать работу по профилактике дорожно-транспортных происшествий.

Кроме указанных факторов, существуют и другие проблемы, связанные с имеющимися противоречиями в законодательстве.

Степень научной разработанности. Большой вклад в изучении проблемы расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, внесли труды видных российских ученых по уголовному праву, уголовному процессу и криминалистике Р.С. Белкина, А.Н. Васильева, А.В. Галахова, А.В. Грибкова, М.С. Гринберга, Г.А. Густова, Б.Л. Зотова, В.И. Касынюка, И.Я. Козаченко, А.И. Коробеева, В.Н.

¹ Показатели состояния безопасности дорожного движения // <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 14.05.2018).

Кудрявцева, Б.А. Куринова, З.Г. Корчева, В.А. Никонова, В.В. Лукьянова, А.П. Онучина, З.Г. Самошиной, Н.В. Якубенко и др.

Однако, несмотря на наличие многочисленных источников, высказанные положения и рекомендации значительно разрозненны, порой противоречивы и спорные. Поэтому настоящий момент борьбы с автотранспортными преступлениями требует научного анализа как нового законодательства и практики его применения, так и опубликованной монографической литературы.

Объектом работы является исследование совокупности криминологических проблем, возникающих при предупреждении дорожно-транспортных преступлений.

Предметом исследования являются научные труды по вопросам о мерах предупреждения дорожно-транспортных преступлений, практики их применения.

Целью работы являются исследования деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения.

В соответствии с поставленными целями основными исследовательскими задачами являются:

1. определить правовые основы предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения,
2. рассмотреть общественную опасность, состояние и динамику преступлений в сфере безопасности дорожного движения,
3. раскрыть опыт зарубежных государств по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения,
4. назвать причины и условия совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения,
5. выявить особенности личности преступника, совершающего преступления в сфере безопасности дорожного движения,

6. охарактеризовать место, время, способ совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения,

7. исследовать общие меры предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения,

8. проанализировать специальные и индивидуальные меры предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения,

9. изучить деятельность ОВД по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения.

В работе были использованы различные методы: диалектический, сравнительно-правовой, формально-логический, исторический, статистический; монографический и т.д.

Теоретическая значимость проведенного исследования заключается в том, что оно может быть использовано в научных разработках по криминалистике и являться вкладом в раздел криминологии, посвященный вопросам предупреждения дорожно-транспортных преступлений.

Практическая значимость исследования состоит в том, что содержащиеся в работе рекомендации и выводы могут быть использованы практическими работниками органов внутренних дел в целях более эффективного расследования и профилактики вышеуказанного преступления. Результаты исследования могут быть использованы при совершенствовании уголовного законодательства и ведомственных актов МВД России, а также в преподавании курса «Криминология».

Структура работы обусловлена логикой проведенного исследования. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

Глава 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§1. Правовые основы предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Проблема безопасности дорожного движения является неотъемлемой частью более общей проблемы организации дорожного движения, социально-экономическое значение которой в нашей стране особенно возрастает в последние годы. В обеспечении безопасности дорожного движения большое значение имеет именно правовая регламентация поведения всех участников дорожного движения и последующее их дисциплинированное поведение. Для достижения этих целей предусматриваются меры государственного контроля, которые осуществляются в соответствии с законами и иными нормативными актами, регулирующими отношения в сфере безопасности.

Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ включают такие нормативно-правовые акты, как законы Российской Федерации, постановления Правительства, приказы министерств и других ведомств, регулирующих данную деятельность, основные из которых:

- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹ (далее — ФЗ о безопасности дорожного движения);
- Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»² (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) // "Собрание законодательства РФ. 1995. N 50. Ст. 4873.

² О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 15.06.1998 N 711 (ред. от 02.03.2018) (вместе с "Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации") // Собрание законодательства РФ. 1998. N 25. Ст. 2897.

движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») (далее — Положение о ГИБДД МВД России);

– Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 № 508 «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения»¹;

– Постановление Правительства РФ от 19.10.2004 № 567 «О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения»².

В 196-ФЗ о безопасности дорожного движения определено, что задачами по обеспечению безопасности дорожного движения являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий.

Обсуждая возможные меры по улучшению дорожной ситуации, ряд экспертов выделяют два основных направления: необходимость скорейшего развития дорожной инфраструктуры и совершенствование организации дорожного движения, а также повышение культуры на дорогах и создание в обществе атмосферы неприятия нарушений ПДД. Результаты мониторинга законодательства свидетельствуют о том, что процесс усиления административной ответственности за нарушения правил дорожного движения по отдельным составам правонарушений в области дорожного движения уже перешел границу, за которой сдерживающий эффект административного наказания начинает снижаться. К сожалению, это достаточно негативная тенденция, укоренившаяся в нашем обществе. Результативность правового регулирования во многом зависит от своевременного выявления условий и причин негативных явлений в данной

¹ О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 № 508 (ред. от 02.02.2000) // Собрание законодательства РФ. 1997. N 20. Ст. 227.

² О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 19.10.2004 № 567 // Собрание законодательства РФ. 2004. N 43. Ст. 4225.

сфере и от адекватной оценки эффективности организационно-правовых способов их устранения, от того, насколько содержание правовых норм отвечает потребностям развития общественных отношений.

Массовая автомобилизация страны, низкая протяженность автомобильных дорог, разобщенность действий государства, в лице Министерства транспорта РФ и территориальных транспортных структур администраций субъектов РФ, отрицательно сказывается на проведении единой транспортной политики и безопасности движения на автомобильном транспорте. В условиях роста спроса на услуги автомобильного транспорта, указанные тенденции, создают определенную угрозу для жизни и здоровья людей.

При анализе современного состояния безопасности конструкции автомобилей, в нашей стране ежегодно фиксируются десятки тысяч дорожно-транспортных происшествий с авариями автомобилей самых разных марок. Понятно, что аварийность того или иного автомобиля определяется не столько его конструктивным происхождением, сколько действиями человека, который находится за рулём, и, естественно, обустройством дорог, погодными условиями и уровнем регулирования движения транспорта¹.

К рассматриваемым и решаемым проблемам активной и пассивной безопасности конструкции автомобиля, влияющим на уровень ДТП и тяжесть их последствий, необходимо добавить, что в последнее десятилетие стали обращать внимание на рост числа ДТП из-за отвлечения водителя от управления автомобилем, особенно в условиях плотного городского или скоростного движения.

В настоящее время мировым сообществом законодателей и производителей автомобильной техники разрабатываются законодательные и конструктивные меры против отвлечения водителя при управлении автомобилем. В настоящее время общепринятая схема определения уровня

¹ Пеньшин Н.В. Основы государственного регулирования автотранспортной деятельности/Тамбов: Вестник ТГТУ, 2015. С. 48.

безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте, на наш взгляд, не совершенна, потому что не соответствует современному уровню автомобилизации и не может обеспечить достижение поставленных перед ней задач. Законодательством не выявляется и не анализируется большинство составных параметров, влияющих на безопасность дорожного движения, разработка документов во многом осуществляется не систематизировано, слабо координируется на основе единых принципов, документы дублируют друг друга, поэтому нормативная база в целом ряде случаев содержит внутренние противоречия и много правовых пробелов.

Достаточно слабое развитие в нормативных документах находит реализация основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения, сформулированных в 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», таких как: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Автотранспортная деятельность, особенно частных предприятий и предпринимателей, предоставляющих услуги автомобильного транспорта, не подвергается глубокому анализу. Мало уделяется внимания исследованиям, новым, передовым технологиям перевозочного процесса. Эти и другие негативные тенденции, создают благоприятную среду для снижения уровня безопасности дорожного движения.

Проведя сравнительный анализ нормативно-правовых документов, мы приходим к выводу, что законодателям необходимо в дальнейшем разрабатывать новые, адаптивные механизмы повышения безопасности дорожного движения, повышать уровень безопасности транспортной

системы за счет развития систем профессионального допуска к транспортной деятельности путем декларирования или лицензирования¹.

Наряду с существованием эффективного управления, нормальной внутрипроизводственной системы и технологии с наличием определенной производственной базы для безопасного функционирования транспортной отрасли, необходимы справедливые и адекватные методы государственного регулирования, а также стандарты комплексной профилактики нарушений обязательных требований, таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений Российской Федерации.

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для этого разрабатывается комплекс современных и соответствующих мировой практике законодательных, нормативно-правовых и методических документов, вводится и усиливается административная ответственность за нарушение установленных норм и правил². Среди недавно принятых важных документов можно отметить Приказ Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, которым утверждены «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом»³.

¹ Егизаров В.А. Транспортное право.: Учеб., 2-ое изд. перераб. и доп. / Инст. зак-ва и сравнит. правовед. при правительстве РФ. М.: Юстицинформ, 2014. С.154.

² Алаторцева Е. М., Пеньшин Н. В. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения // Вопросы экономики и управления. — 2018. — №1. — С. 41-43.

³ Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных

Главным документом, определяющим поступательное движение в области транспортной безопасности на ближайшую перспективу, является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р¹.

Транспортная стратегия направлена на формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами, обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок, интеграцию в мировое транспортное пространство, реализацию транзитного потенциала страны, повышение уровня безопасности транспортной системы.

Транспортная стратегия будет способствовать решению системных социально-экономических проблем, таких как:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;
- недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов;
- недостаточное качество транспортных услуг;
- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;
- недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности;
- усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения

средств к безопасной эксплуатации: Приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 (ред. от 12.01.2018) // Российская газета. 2014. 20 июня. N 136.

¹ О Транспортной стратегии Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 11.06.2014) // Собрание законодательства РФ. 2008. N 50. Ст. 5977.

качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создания условий для роста его численности.

§2. Общественная опасность, состояние и динамика преступлений в сфере безопасности дорожного движения

В современной уголовно-правовой и криминологической литературе в последнее время транспортным преступлениям и ответственности за их совершение уделяется все больше внимания. Продиктован нарастающий интерес к данной категории преступлений рядом факторов: во-первых, достаточно молодым возрастом института уголовной ответственности за транспортные преступления и, соответственно, недостаточной теоретической разработкой вопросов и проблем, которые он вызывает, во-вторых, увеличением количества всевозможных видов транспорта, что порождает усложнение процесса обеспечения порядка движения и увеличение роста криминогенных ситуаций.

Одним из первых, предпринявших попытку объединить имеющиеся нормы о транспортных преступлениях в единую целостную систему, стал Н.С. Алексеев, который под транспортным преступлением предлагал понимать «такое общественно опасное действие или бездействие, которое непосредственно посягает на правильную, отвечающую интересам...государства работу транспорта»¹. Однако данное определение не

¹ Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Л., 1957. С. 13 // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

лишено недостатков: оно не дает возможности разграничивать транспортные преступления с правонарушениями на транспорте по причине того, что автор не указывает на тяжесть последствий, причиненных таким деянием, и в целом на причинение либо угрозу причинения таких последствий и не включает в себя «все наиболее устойчивые и характерные признаки транспортных преступлений, акцентируя внимание лишь на отдельных из них», а также «страдает чрезмерной широтой в силу того, что посягательство на правильную работу транспорта не всегда сопряжено с угрозой безопасности его функционирования»¹.

Подход к определению понятия «транспортное преступление» Б.А. Куринова, согласно которому «к транспортным преступлениям должны быть отнесены такие общественно опасные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта»², представляется нам также не совсем удачным в силу ряда противоречий с уголовным законом. Исходя из предложенной трактовки, транспортные преступления рассматриваются очень узко, а именно — сводятся лишь к посягательствам на безопасность движения, при этом безопасность эксплуатации транспорта остается за рамками данного определения, тогда как даже названием гл. 27 Уголовного кодекса Российской Федерации³ (далее – УК РФ) охватываются две группы преступных посягательств. Используемая в комментируемом определении дефиниция «механический транспорт» также имеет законодательное закрепление. Примечание 1 к ст. 264 УК РФ определяет, что к механическим транспортным средствам принято относить автомобили, трамваи, трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 56. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

² Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976. С. 11–12. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

³ Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 23.04.2018, с изм. от 25.04.2018) // Собрание законодательства РФ. 1996. N 25. Ст. 2954.

предоставляется специальное право. Не возникает сомнений в том, что автор, выделяя именно механические транспортные средства, совершает грубую ошибку, оставляя железнодорожный, водный, воздушный и иные виды транспорта вне границ комментируемого определения.

Следует подчеркнуть, что наряду с многочисленными подходами, разрабатываемыми одними авторами к определению категории «транспортные преступления», вторые говорят о несостоятельности и в корне неправильной трактовке комментируемого понятия. Ставящие под сомнение саму целесообразность использования указанного термина, сторонники такой точки зрения дают пояснение, что понятие «транспортное преступление» «как бы презюмирует наличие некоего преступного компонента, присущего транспорту в процессе его функционирования»¹. Н.С. Алексеев делал в своей работе оговорку и предлагал определение «транспортные преступления» принимать лишь за условность по причине того, что оно может вызывать неверное представление о том, что деятельности транспорта органически присущи какие-то преступления². Выход из описанной ситуации видится в замене категории «транспортные преступления» на такие как, например, «преступления, нарушающие правильную работу транспорта», «преступления, препятствующие нормальной деятельности транспорта», «преступления, нарушающие нормальное функционирование транспорта» и т.д. Однако не стоит забывать о том, что данная позиция автоматически ставит под сомнение правильность и состоятельность таких категорий, как экономические, компьютерные преступления, которые, как и, собственно, категория «транспортные преступления», имеют место лишь в теории уголовного права и криминологии, потому как российский уголовный закон оперирует более широкими и развернутыми определениями, что исходит из названий

¹ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2013. С. 77.

² Алексеев Н.С. Указ. раб. С. 26.

разделов и глав Уголовного кодекса, и исключением из такого правила является лишь гл. 26 «Экологические преступления».

Для формулирования собственного варианта определения «транспортное преступление» считаем необходимым исследовать сам объект посягательства таких преступлений, поскольку именно он выступает критерием разграничения транспортных преступлений от иных видов преступлений и ложится в основу выделения целого блока составов преступных посягательств. Общественные отношения, составляющие объект транспортных преступлений, условно делятся на две группы: безопасность движения и безопасность эксплуатации транспортных средств. Для начала необходимо определиться со значением таких терминов, как движение и эксплуатация. Согласно толковому словарю С.И. Ожегова, под движением понимается изменение положения тела или его частей относительно какой-либо точки отсчета¹. Термин «эксплуатация» в литературе толкуется как извлечение выгоды, систематическое использование средств производства, природных богатств, зданий, транспорта и т.д.²

Адаптируя названные определения к рассматриваемой теме, предлагаем рассматривать движение как подчиненный установленным правилам и осуществляемый посредством транспортных средств процесс перемещения в пространстве людей и иных объектов материального мира. Исходя из такой трактовки понятия «движение» и в целом отталкиваясь от предназначения любого из видов транспорта, мы не сомневаемся в том, что эксплуатация транспорта без его движения фактически невозможна. Процессу эксплуатации должен предшествовать процесс поддержания работоспособного и исправного состояния всей транспортной структуры в целом и каждого транспортного средства в частности. Однако, на наш взгляд, данные действия находятся за рамками собственно эксплуатации. Опираясь на определение, данное В.И. Далем, под эксплуатацией (в нашем случае именно транспортного средства) в узком смысле предлагаем понимать

¹ Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М., 2013. С. 253.

² Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка. М., 2015. С. 664.

процесс использования внутренних ресурсов и свойств транспортного средства посредством выведения из состояния статики его внутренних механизмов в целях перемещения людей и иных предметов материального мира в пространстве. Согласно такому подходу к определению двух рассматриваемых понятий, очевидно, что применительно к транспорту категории «движение» и «эксплуатация» находятся во взаимосвязи и взаимозависимости. Эксплуатация транспорта, не связанная с его движением, по сути не способна причинить вред отношениям, охраняемым нормами гл. 27 УК РФ. В случае же, если нарушение правил эксплуатации транспорта все же будет иметь место, будет причинен вред жизни или здоровью людей, но не во время его движения, то квалификация этих преступлений будет иной. Нарушение таких правил должны будут квалифицироваться никак иначе, как преступления против личности. Движение выступает составным элементом процесса эксплуатации транспортного средства и без приведения его в движение последняя лишена смысла, поэтому движение транспортных средств и их эксплуатацию можно определить как единый и целостный процесс.

В литературе по-разному высказываются на этот счет. Одни авторы акцентируют внимание на безопасности эксплуатации транспорта¹, другие — на безопасности движения транспортных средств². Подход последних представляется более аргументированным по причине того, что далеко не любое нарушение правил эксплуатации может быть квалифицировано как транспортное преступление, а лишь непосредственно связанное с движением транспорта.

Согласно законодательному определению, регламентированному в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», под транспортной безопасностью понимается состояние

¹ Иванов Н.Г., Корабельников С.М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. М., 1990. С. 11. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

² Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 17. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В данном понятии объектом охраны выступают не личность, общество и государство от преступных посягательств и иного рода угроз, а непосредственно сам транспорт, транспортная инфраструктура от возможного негативного влияния и воздействия. В соответствии с дефиницией, разработанной Министерством транспорта РФ в Государственной концепции обеспечения транспортной безопасности России, под транспортной безопасностью необходимо понимать такое состояние транспортной системы Российской Федерации, которое позволяет обеспечивать национальную безопасность и национальные интересы в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, предотвращать (минимизировать) вред здоровью и жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде, общенациональный экономический ущерб при транспортной деятельности¹. Однако, на наш взгляд, данная дефиниция не может в полной мере подходить под категорию транспортных преступлений, потому что является слишком широким и выходит за ее пределы.

Доктрина содержит несколько позиций. Например, по мнению А.И. Чучаева, безаварийность движения и эксплуатации по содержанию включает в себя комплексную характеристику железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта, определяющую интегративную способность выполнять перевозки пассажиров и груза без угрозы для жизни людей, порчи или уничтожения имущества². А.В. Козун считает, что техническая безопасность транспортных систем выступает составной частью структуры транспортной безопасности в качестве необходимого условия ее

¹ Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности России (разработана Минтрансом РФ) // Транспорт России. 2015. № 34. С. 96.

² Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления (понятие и общая характеристика). М., 1990. С. 645.

нормального функционирования¹. Но и эти определения, по нашему мнению, не соответствуют категории «транспортные преступления». Во-первых, безопасность функционирования транспорта затрагивает достаточно широкий спектр общественных отношений, заключающихся не только в обеспечении безаварийной работы транспортных средств, но и в непосредственной охране жизни и здоровья людей, охране имущества, окружающей среды и иных объектов. Российский же уголовный закон в части ответственности за транспортные преступления ставит под охрану не весь круг общественных отношений, связанных с функционированием транспорта. Поэтому предлагаем следующую адаптированную к рассматриваемой категории дефиницию безопасности движения и эксплуатации транспорта, в соответствии с которой последняя представляет собой обеспеченное уголовно-правовыми нормами состояние защищенности интересов личности, общества и государства от потенциально возможных посягательств и угроз, возникающих при процессе перемещения в пространстве людей и иных объектов материального мира, а также использовании внутренних ресурсов и свойств транспортного средства посредством приведения в действие его внутренних механизмов.

На основании изложенного приходим к выводу о том, что под транспортными преступлениями понимаются предусмотренные уголовным законом, виновно совершенные общественно опасные деяния, посягающие на общественные отношения, складывающиеся в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в результате которых наступают негативные последствия либо создается угроза их наступления.

Чтобы привлечь лицо к уголовной ответственности, во-первых, необходимо выяснить, какие именно правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицо нарушило.

¹ Козун А.В. Уголовная ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2003. С. 23.

Во-вторых, характеризуя объективную сторону рассматриваемого состава преступления, отметим, что нарушения правил, должны совершаться в обстановке дорожного движения при управлении транспортным средством, а также его эксплуатации.

Под дорогой понимается обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Таким образом, случаи, повлекшие указанные в диспозиции последствия, хотя и совершенные при вождении или эксплуатации транспортных средств вне дорог, а также эксплуатация транспортных средств вне рамок правил дорожного движения, должны квалифицироваться не по ст. 264 УК РФ, а по иным статьям УК РФ.

На это указывает и Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 мая 2016 г. № 22 «О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»¹. Так согласно указанного Пленума, действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при ремонте транспортных средств, производстве погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, должны квалифицироваться по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.05.2016 № 22 «О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. 2016. 1 июня.

охраны труда. При этом отметим, что в ранее действующей редакции Постановления от 9 декабря 2008 г. № 25 Пленум разъяснял, что также должны квалифицироваться и действия указанных лиц в результате управления автотранспортным средством вне дороги¹.

Общественно-опасные последствия, в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека (ч.1, 2 ст. 264 УК РФ), смерти человека (ч.3, ч.4 ст. 264 УК РФ), смерти двух и более лиц (ч.5, 6 ст. 264 УК РФ) должны толковаться также как в преступлениях против жизни и здоровья. Причинение тяжких последствий двум и более лицам при нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных лиц, должны квалифицироваться в зависимости от обстоятельств дела по ч.1, 2 ст. 264 УК РФ.

Причинение указанных последствий водителю, а также причинение вреда имуществу находятся вне рамок анализируемого преступления.

Установление причинной связи между деянием и последствиями является обязательным условием привлечения к уголовной ответственности. В рассматриваемом преступлении установление причинной связи является наиболее сложным вопросом, возникающим перед правоохранительными органами. При установлении причинной связи необходимо учитывать как объективные так и субъективные факторы, например, скоростной режим, технические характеристики транспортного средства, дорожные и метеорологические условия, дорожную обстановку перед дорожно-транспортным происшествием, поведение водителя до и во время дорожно-транспортного происшествия.

Официальные статистические данные за 2015–2017 гг., имеющиеся на сайте Министерства внутренних дел Российской Федерации², свидетельствуют о сокращении на 22% за последние три года преступлений,

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 23.12.2010) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. 2008. 26 декабря.

² Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации // <https://xn--b1aew.xn--p1ai/Deljatelnost/statistics/> (дата обращения 14.05.2018).

предусмотренных статьей 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств). Отрицательная динамика отмечается и за 3 месяца 2018 г. (-1,3%) Всего таких деяний было зарегистрировано: в 2014 г. – 28437, в 2015 г. – 26662, в 2016 г. – 22013, в 2017 г. – 21007, в январе-марте 2018 г. – 5021. Наибольшее их количество в текущем году зафиксировано в Краснодарском, Красноярском краях, г. Москве, Московской, Ростовской областях. Наименьшее число данных преступлений фиксировалось в республиках Ингушетия, Алтай, Магаданской области, Еврейской автономной области, Чукотском автономном округе.

От преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, за три месяца 2018 г. пострадало 37 тыс. человек, в том числе почти 16 тыс. женщин, 7,8 тыс. пожилых граждан, 3,8 тыс. несовершеннолетних. Свыше 22 тыс. лиц был причинен тяжкий вред здоровью, а в 13,3 тыс. случаях в результате совершения таких преступлений наступила смерть.

В 2017 г. на долю последствий преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, приходился почти каждый третий погибший (31,4%) от всех уголовно-наказуемых деяний, а их общее количество сопоставимо с жертвами убийств (9,6 тыс.). В 2018 году ситуация кардинально не менялась.

Правовая статистика свидетельствует, что за 2014-2017 гг. число пострадавших, которым был причинен тяжкий вред здоровью в результате преступного нарушения правил дорожного движения, сократилось почти на 10%, а погибших – на 19,4%. Снижение смертей зафиксировано и в первом квартале 2018 г. (-8,7%).

Наряду с этим положительные тенденции отмечаются в сокращении общего числа зарегистрированных случаев нарушений правил дорожного движения, повлекших гибель людей. Если в 2013 г. их число составляло около 11,5 тыс., то в 2017 г. количество таких преступлений не превысило 8 тыс., за январь-март 2018 г. – 3,3 тыс.

С момента введения в действие статьи 246.1 УК РФ (01.07.2015) в стране зарегистрировано более 160 тыс. случаев (2015 г. – 41 тыс., 2016 г. – 85 тыс., I полугодие 2017 г. – 40 тыс.) повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Наибольшее количество таких деяний в текущем году зафиксировано в регионах Приволжского (Республика Башкортостан (1874), Пермский край (1422), Нижегородская область (1196) и Сибирского (Алтайский (1 023), Красноярский (1905) края, Кемеровская область (1225) федеральных округов. Меньше всего преступлений, предусмотренных статьей 264¹ УК РФ, совершено в Чеченской Республике (56), Республике Ингушетия (56), г. Севастополе (32), Еврейской автономной области (31), Ненецком (22) и Чукотском (5) автономных округах.

Однако основная масса обвинительных приговоров по преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта приходится на деяния, квалифицируемые по статье 264.1 УК РФ (нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию). По данным МВД РФ, в 2017 году было зарегистрировано 81171 преступление, а за три месяца 2018 г. – 16654. Так, в 2015-2016 годах за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения было осуждено более 94 тыс. лиц. Подавляющему большинству из них (77,6 тыс.) в качестве наказания были назначены обязательные работы, к штрафу приговорены 6,3 тыс. человек.

§3. Опыт зарубежных государств по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач любого государства как составной части обеспечения общественной безопасности. Кроме того, проблема дорожного движения относится к глобальным проблемам человечества, а потому ей уделяется

большое внимание на международном уровне. Это также связано с тем, что ни одно государство не может существовать самостоятельно, без международных отношений, поддержание которых во многом зависит и от транспортной инфраструктуры, международных грузовых и пассажирских перевозок, а также передвижения на личном транспорте. А потому необходимы единообразие в урегулировании дорожного движения, унифицированные правила безопасного дорожного движения.

Для единообразного соблюдения правил дорожного движения странами заключаются двусторонние и многосторонние договоры по различным вопросам в данной сфере. Все эти международные договоры разрабатываются, принимаются и подписываются под эгидой Организации Объединенных Наций и созданной в ней Европейской экономической комиссии.

Бесспорно, утверждение Е. А. Войтенкова о том, что «интересы всех стран мог бы примирить только единый документ, содержащий в себе единые правила»¹, но ввиду того, что не все страны ратифицировали данные нормативные акты (хотя и применяют их положения), правила дорожного движения в разных странах имеют свои отличия, а также различные меры административной и уголовной ответственности за их нарушение.

Также данные международные нормативные акты определяют общие правила дорожного движения, а также требования к государствам об установлении и законодательном закреплении ответственности за их нарушение. Все это приводит к тому, что в разных странах по-разному определяются как сами противоправные действия в сфере дорожного движения, так и наказание за их совершение.

Безусловно, личный исторический опыт развития любого явления, обусловленный менталитетом народа и его традициями, культурой, имеет особо важное значение. Но нельзя отрицать положительное значение

¹ Войтенков Е. А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х – середине 80-х гг. XX в.: Дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Москва, 2006. С. 57.

международного опыта предупреждения и профилактики преступности, которое выражается в мерах правового воздействия на сознание людей путем установления определенных видов наказания и их степени, квалификации таких противоправных действий.

Как нами уже было отмечено, зарубежный опыт регламентирования уголовной ответственности за автотранспортные преступления в разных государствах имеет свои отличия. При исследовании законодательства ряда европейских стран и Соединенных Штатов Америки Полякова Е. А. разделяет их 3 группы¹:

Первую группу составляют государства, в которых уголовное законодательство прямо предусматривает уголовную ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления, где объектом посягательства выступает безопасность движения и эксплуатации транспорта. К таким законам относятся: Уголовный кодекс Испании 1995 года², Уголовный кодекс Болгарии 1968 года³, Уголовный кодекс Латвии 1998 года⁴.

Так, Уголовный кодекс Испании 1995 года предусматривает такие виды дорожно-транспортных преступлений: ст. 379 – управление транспортным средством под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно и алкогольных напитков; ст. 380 – отказ от требования представителя власти подвергнуться законно установленному освидетельствованию; ст. 381 – управление автомобилем или мотоциклом с

¹ Полтава Е. А. Опыт предупреждения автотранспортной преступности в странах Европейского Союза и в США // Современное право. – № 3. – 2015. – С. 144–149.

² Уголовный кодекс Испании. // Перевод на рус. Кузнецова Н. Ф. – М.: Зерцало, – 1998. – 218 с. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

³ Уголовный кодекс Республики Болгария: Принят Пятым Народным собранием на шестой сессии, четвертом заседании, состоявшемся 15 марта 1968 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1245689&subID=100109090,100109258,100109293#text>. (дата обращения 14.05.2018).

⁴ Уголовный кодекс Латвийской Республики: Принят 8 июля 1998 года; Введен в действие с 1 апреля 1999 года. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1243424&subID=100106935,100106943,100106959,100107061>. (дата обращения 14.05.2018).

явным безрассудством и ставит в конкретную опасность жизнь или здоровье людей; в ст. 382 раскрывается общий состав нарушения правил дорожного движения, а в ст. 383, 384 перечисляются дополнительные виды наказания в случае совершения квалифицированных составов указанных преступлений.

Уголовный кодекс Болгарии детально раскрывает различные виды правонарушений, совершаемых на транспорте. Так, в ст. 342 устанавливается общий состав нарушения безопасности транспортного движения, а в ст. 342 отдельно указывается нарушение правил безопасности водителем общественного транспорта, предназначенного для массовой перевозки людей. Данное положение имеет особое значение, так как дорожно-транспортные преступления, совершаемые на общественном транспорте, зачастую влекут наибольшее количество жертв в лице пассажиров. Также не только водитель должен привлекаться к ответственности за дорожно-транспортное происшествие на таком виде дорожного транспорта, но и иные лица, нарушившие свои обязанности: лицо, допустившее к управлению общественным транспортом такого водителя, который не отвечает медицинским требованиям по состоянию здоровья к его управлению (состояние алкогольного управления, состояние переутомления и пр.), а также лица, допустившие к эксплуатации такое транспортное средство, которое не отвечает требованиям технической безопасности.

Что касается общественно опасных последствий, то здесь не ведется разграничение на степень тяжести вреда здоровью человека, а также уголовная ответственность наступает и за причинение имущественного вреда. В ст. 343б, 343в практически полностью отражается норма ст. 264.1 УК РФ. Но примечательным и положительным является факт установления особых смягчающих обстоятельств для виновного лица, который пытался всеми силами минимизировать причиненный вред и помочь потерпевшему. Это особо важно с учетом достаточно жестких мер наказания (лишение свободы от одного года и вплоть до пожизненного заключения). Более того, УК Болгарии также предусматривает уголовную ответственность за

посягательство на целостность или законность установки дорожных, информационных знаков (ст. 344), а также знаков отличия на специальные машины (ст. 345), порчу номерных знаков (ст. 345a).

В Уголовном кодексе Латвийской Республики уголовная ответственность за дорожно-транспортные преступления расположена в главе 21 «Преступные деяния против безопасности движения». Здесь закреплены общий состав нарушения правил дорожного движения с последствиями, характеризующими квалифицированные составы – от телесных повреждений легкой степени и до смерти; общий состав выпуска технически неисправного транспортного средства в эксплуатацию (ст. 263). Отдельно выделяется управление транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического, одурманивающего и иного опьянения (ст. 262), а также допуск таких лиц к управлению транспортным средством (ст. 264). Как и в Болгарии, предусмотрена уголовная ответственность за подделку номерных регистрационных знаков (ст. 265). Отдельно следует обратить внимание на то, что здесь законодатель в ст. 261 раскрывает понятие транспортного средства, хоть по смыслу имеется в виду «механическое транспортное средство», предназначенное для эксплуатации по дорогам, – «все виды автомобилей, и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, мотоциклы и иные механические транспортные средства, перемещающиеся с помощью собственного источника энергии, за исключением транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания, рабочий объем которого менее 50 кубических сантиметров».

Вторая группа включает в себя государства, устанавливая уголовную ответственность за причинение смерти или тяжких телесных повреждений человеку, не рассматривают безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта в качестве объекта посягательства (охраны). К таким можно отнести Уголовный кодекс Эстонской Республики, который предусматривает лишь одну статью об уголовной ответственности за автотранспортные преступления – ст. 204, в которой выделяются такие

признаки, как «нарушение правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств лицом, управляющим механическим транспортным средством», наступление общественно опасных последствий в виде смерти или причинения особо тяжкого и тяжкого телесного вреда, и квалифицирующие признаки – смерть двух или более лиц; управление в состоянии алкогольного или иного одурманивающего опьянения. При этом данная норма содержится в главе 11 «Преступления против общественного порядка и общественной безопасности».¹

Третья группа государств вообще не различают уголовную ответственность непосредственно за автотранспортные преступления. Здесь уголовная ответственность за причинение вреда смерти или здоровью человека квалифицируется по иным статьям, относящимся к посягательствам на жизнь и здоровье человека, а механическое транспортное средство выступает в качестве орудия преступления.

Таким образом уголовная ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления наступает в Федеративной Республике Германия, во Франции, в Швейцарии. Так, в Уголовном кодексе Республики Германия в разделе 28 «Общепасные наказуемые деяния» в § 315с и 316 содержатся положения, определяющие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. При этом законодатель здесь не указывает на общественно опасные последствия, то есть совершенное автотранспортное преступление дополнительно следует квалифицировать по соответствующим статьям, охраняющим жизнь и здоровье людей. С другой стороны, примечательно, что здесь законодатель попытался раскрыть объективную сторону, ограничив тем самым действия, подпадающие под признаки автотранспортного преступления.²¹²

¹ Уголовный кодекс Эстонской Республики от 7 мая 1992 года (RT I, 2001, 73, 452). // Введен в действие Законом Эстонской Республики от 7 мая 1992 года «О введении в действие новой редакции Уголовного кодекса Эстонской ССР - Уголовного кодекса» // Ведомости ЭР, 1992, 20, 287 и 288.

² Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия. – М., 2013. – С. 127, 133.

Уголовный кодекс Швейцарии содержит раздел 9 «Преступления и проступки против общественного транспорта», где содержится ст. 237 – посягательство на работу общественного транспорта, в том числе уличного. Но нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение безопасности функционирования транспорта участниками дорожного движения, нет. Данные деяния квалифицируются по ст. 117 и ст. 125 – причинение смерти и телесных повреждений по неосторожности.

Таким же образом разрешается данный вопрос и в УК Франции (ст. 221-6 Отдела П. - О неумышленных посягательствах на жизнь). Но здесь законодатель особо уделяет внимание отсутствию умысла и причинам, побудившим виновного к такому поведению – «в результате оплошности, неосторожности, невнимания, небрежности или неисполнения обязанности по безопасности или предосторожности». При этом особо следует отметить степень наказания – до 5 лет заключения и 500 000 франков штрафа. Кроме того, ст. 221-8 предусмотрены дополнительные меры наказания: «п. 3. Лишение водительских прав сроком не более пяти лет, причем такое лишение прав может быть ограничено вождением вне рамок профессиональной деятельности; п. 4. Аннулирование водительских прав с запрещением ходатайствовать о выдаче новых прав в течение не более пяти лет». Как отмечает Е. А. Полтава, возможно это связано со «специфичностью правосознания в этих странах, которое выражается в максимальной, абсолютной защите жизни и здоровья как внешнего социального блага, несмотря на средства и механизмы причинения любого вреда этому охраняемому благу». Возможно, такая позиция верховенства и приоритета защиты личности, ее жизни и здоровья, прав и свобод в большей мере отвечает международным стандартам в области обеспечения незыблемости естественных и неотчуждаемых прав и свобод человека и гражданина, нежели постсоветское уголовное законодательство России, требующее

¹ Уголовный кодекс Швейцарии/ науч. ред. А. В. Серебренниковой. – СПб., 2013. – С. 162.

² Уголовный кодекс Франции / науч.ред. Л. В. Головки, Н. Е. Крыловой. – СПб., 2013. – С. 174–175.

четкого и детального описания характера уголовно-правовых отношений. С другой стороны, по нашему мнению, именно такое установление уголовной ответственности и учет причин и условий конкретного вида преступности позволит выработать более эффективную профилактику ее предупреждения с учетом использования всех возможных мероприятий различного характера.¹²

Швейцарский законодатель устанавливает уголовную ответственность только лишь за сам факт нарушения правил дорожного движения, т.е. здесь также присутствует усеченный состав преступления. Что касается сравнения с Российским законодательством, то здесь можно отметить отличие в норме связанной с недоброкачественным ремонтом транспортных средств и выпуском их в эксплуатацию с техническими неисправностями. В Уголовном кодексе Швейцарии ответственность за данное правонарушение отсутствует.

3

Следующей страной, на уголовно-правовые нормы которой, хотелось бы обратить внимание, является Испания. Действующий Уголовный кодекс Испании был принят в 1995 г. и вступил в силу 24 мая 1996г. Нормы, которые нас интересуют, расположены во 2 книге, XVII разделе, главе IV «О преступлениях против безопасности на транспорте». Уголовный кодекс Испании в значительной мере отличается от Уголовного кодекса Российской Федерации. Дело в том, что в УК Испании выделяется несколько самостоятельных составов преступлений против безопасности дорожного движения.

Собственно начинается это прямо со статьи 379: «Тот, кто будет вести автомобиль или мотоцикл, находясь под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно алкогольных напитков,

¹ Полтава Е. А. Опыт предупреждения автотранспортной преступности в странах Европейского Союза и в США // Современное право. № 3. 2015. С. 146.

² Мидловец М. В. Сравнительный анализ законодательства зарубежных стран о дорожно-транспортных преступлениях // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – С. 133–140.

³ Уголовный кодекс Швейцарии [Электронный ресурс]: от 21.12.1937 г. (в ред.от 1.09.2017). Доступ из «The federal Council. The portal of the Swiss government». URL: <https://www.admin.ch/opc/en/classified-compilation/19370083/index.html> (дата обращения: 29.05.2018).

наказывается арестом на срок от восьми до двенадцати выходных дней или штрафом на сумму от трех до восьми месячных заработных плат и в любом случае лишением права водить автомобиль и мотоцикл соответственно на срок от одного года до четырех лет». Сразу можно отметить, что ответственность за данное правонарушение по УК Испании явно отличается от санкций УК РФ по той же норме. Законодатель Испании установил более мягкое наказание для правонарушителя. Но есть и другое различие в уголовно-правовых нормах Испании и России. Так, согласно ст. 380 УК Испании: «Водитель, который после требования представителя власти откажется подвергнуться законно установленному освидетельствованию для проверки деяний, предусмотренных в предыдущей статье (ст. 379), наказывается как виновный в тяжком неповиновении по статье 556 настоящего Кодекса». Как нам известно, в России санкция за данное правонарушение содержится в другом нормативном акте, а именно в КоАП РФ, статье 12.26 «Невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения».¹

Далее внимание хотелось бы обратить на следующую статью УК Испании, ст. 381: «Тот, кто будет вести автомобиль или мотоцикл с явным безрассудством и поставит в конкретную опасность жизнь или здоровье людей, наказывается тюремным заключением на срок от шести месяцев до двух лет и лишением права водить автомобиль и мотоцикл на срок от одного года до шести лет». Данный состав звучит немного непривычно, в сравнении с Российским законодательством. Что можно считать безрассудством? Безрассудный человек, это человек, который поступает вопреки здравому смыслу, он неосмотрителен, его действия можно назвать неблагоразумными. В любом случае, на мой взгляд, квалифицировать преступное деяние по данной статье УК Испании довольно затруднительно без конкретных

¹ Тетеревлева С.Н., Дураев Т.А. Регулирование признаков преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве зарубежных стран // Наука через призму времени. 2017. № 9 (9). С. 224-228.

уточнений данного понятия «безрассудство». Как говорилось ранее, законодатель Испании выделяется несколько самостоятельных составов преступлений против безопасности дорожного движения. Следующий такой состав содержится в статье 382 с указанием вполне конкретных нарушений: «Наказывается тюремным заключением на срок от шести месяцев до двух лет и штрафом на сумму от трех до восьми месячных заработных плат тот, кто создаст большой риск для уличного движения одним из следующих способов:

1) Нарушит правила безопасности движения, установив на Дороге неожиданные препятствия, разлив скользкие или легковоспламеняющиеся вещества, переместив или повредив дорожные знаки или любым другим образом.

2) Не восстановит безопасность дороги в случаях, когда он имел такую обязанность».

Как отдельный, самостоятельный состав выделяются также действия, которые состоят из элементов статьи 381 и статьи 384 УК Испании, т.е. «с сознательным пренебрежением к жизни других людей». В этом случае уголовное наказание назначается «в виде тюремного заключения на срок от одного до четырех лет, штрафом на сумму от шести до двенадцати месячных заработных плат и лишением права вождения автомобиля и мотоцикла на срок от шести до десяти лет». Стоит отметить, что срок лишения права вождения достаточно велик.¹

Вернемся к рассмотрению уголовно-правовых норм других стран. Нельзя оставить без внимания, бывшие союзные республики СССР. Уголовные нормы этих стран наиболее схожи с Российским законодательством, но стоит отметить, что некоторые бывшие союзные республики попытались перенять законодательство западноевропейских стран, о чем будет говориться чуть позже.

¹ Уголовный кодекс Испании [Электронный ресурс]: от 24.11.1995г. (в ред.от 27.04.2015г.). URL: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1995/BOE-A-1995-25444consolidado.pdf> (дата обращения: 29.05.2018).

Рассмотрим уголовно-правовые нормы Армении. Уголовный кодекс этой страны очень схож с российским уголовным кодексом. Он состоит из 2 частей, общей части и особенной, содержит 14 разделов и 34 главы. Нас интересует глава 23 «Преступления против общественной безопасности». Интересующие нас нормы содержатся в ст.ст.242 – 247. Начнем со статьи 242: «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». Сразу отметим тот факт, что законодатель Армении не предусмотрел в качестве санкции возможность лишения виновного права управления транспортным средством, правда формулировка «лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью...» подразумевает, что такая возможность все же есть. Разберем более детально санкции за нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД) и эксплуатации транспортных средств, и сравним с уголовным кодексом Российской Федерации. Здесь можно отметить различие, связанное со сроками ареста. В УК Армении срок ареста за нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств причинившее по неосторожности тяжкий или средней тяжести вред здоровью человека, составляет от одного до трех месяцев, в то время, как согласно УК РФ, срок ареста по той же норме составляет до шести месяцев. Также есть различия в санкциях связанных с нарушением ПДД, которое повлекло за собой по неосторожности смерть двух или более человек. Квалифицируя данные нарушения, законодатель Армении установил более строгое наказание, в виде лишения свободы от четырех до десяти лет, в то время, как российский законодатель предусматривает лишение свободы на срок до семи лет.

Хотелось бы обратить внимание на то, что в УК Армении передача транспортного средства лицу, находящемуся в состоянии опьянения или не достигшему шестнадцатилетнего возраста является отдельным, самостоятельным преступным деянием (ст.243 УК Армении). Правда есть одно небольшое уточнение, данное деяние становится преступным только в том случае, если повлекло за собой последствия, предусмотренные ст.ст.241,

242 УК Армении. Различия между уголовно-правовыми нормами России и Армении также заключаются в том, что УК Армении содержит санкции за оставление места ДТП, а Уголовный кодекс России нет. Статья, содержащая санкции относительно этого правонарушения утратила силу в 2003 году. Правда, нужно отметить, что ответственность за данное деяние в российском законодательстве все же есть, и содержится в ст.12.27 КоАП. И хотя тема моей статьи связана с уголовно-правовыми нормами, а описанное выше правонарушение, согласно российскому законодательству является административным, все же отмечу различие в санкциях. УК Армении квалифицируя данное деяние как преступное (оставление места ДТП) устанавливает санкцию в виде исправительных работ на срок не свыше двух лет, либо арест на срок не свыше трех месяцев, либо лишение свободы на срок не свыше двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок не свыше трех лет или без такового. Кодекс об административных правонарушениях России за то же правонарушение устанавливает наказание в виде лишения права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до пятнадцати суток.¹

В большей степени отличия от Уголовного кодекса России наблюдаются в Уголовном кодексе Эстонии. Состав, который нас интересует, расположен в главе 11 «Преступления против общественного порядка и общественной безопасности». Здесь можно отметить сходство уголовно-правовых норм с нормами западноевропейских стран, законодательство которых рассматривались в начале статьи. Но есть и некие различия, например в объективной стороне. Основной состав рассматриваемых преступлений включает в себя не только причинение вреда здоровью, но и

¹ Уголовный кодекс Республики Армения [Электронный ресурс]: от 29.04.2003г. № ЗР-528 (в ред. от 30.12.2008 г.). URL: <http://www.parliament.am/legislation.php?sel=show&ID=1349&lang=rus> (дата обращения 29.05.2018).

причинение смерти потерпевшему, а это в свою очередь влечет более строгую санкцию – до пяти лет лишения свободы.¹

Последнее, на что хотелось бы обратить внимание, это Уголовный кодекс Украины. Преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта в УК Украины законодатель посвятил целый раздел. Интересующий нас состав заключен в статье 286 «Нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами». Украинский законодатель рассматривает данный состав довольно кратко, но, тем не менее, очень четко. В соотношении с УК РФ, отмечу явные различия в санкциях. Так Уголовный кодекс Украины, как и УК Эстонии, содержит в качестве квалифицирующего признака нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицом, управляющим транспортным средством, которое повлекло причинение не только тяжких телесных повреждений, но и смерть потерпевшего, отсюда и различия в санкциях - лишение свободы на срок от трех до восьми лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до трех лет или без такового. Далее, различается наказание за подобное деяние, повлекшее за собой гибель нескольких лиц, согласно УК Украины это только лишение свободы на срок от пяти до десяти лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до трех лет. Российский же законодатель установил санкцию в виде принудительных работ на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности, или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо лишение свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.²

¹ Уголовный кодекс Эстонской республики [Электронный ресурс]: от 1.09.2002г. (в ред.от 29.12.2008г.). Доступ из РПП «Библиотека Пашкова». URL: <http://constitutions.ru/?p=446> (дата обращения: 29.05.2018).

² Уголовный кодекс Украины [Электронный ресурс]: от 5.04.2001 г. № 2341-III (в ред.от 13.07.2017 г.). Доступ из «MEGET». URL: <http://meget.kiev.ua/kodeks/ugolovniy-kodeks/> (дата обращения: 29.05.2018).

Подводя итог, можно сказать, что состав преступного деяния, который звучит в уголовном законодательстве России как «нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» в той или иной мере содержится во всех уголовных законах. Это, в свою очередь, свидетельствует об его вполне объективной общественной опасности. Но, несмотря на это, в Уголовных кодексах разных стран наблюдаются различия в характере уголовно-правового регулирования, квалифицирующих признаках, а также мерах ответственности за совершение данного преступления. К слову, в большинстве стран за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств санкции более строгие, чем в России, состояние опьянения является квалифицирующим признаком, а передача управления транспорта лицу в состоянии опьянения или несовершеннолетнему лицу в принципе выделяется в самостоятельный состав. Возможно, российскому законодателю стоило бы обратить внимание на уголовно-правовые нормы других стран, и использовать их опыт, хотя бы в отношении указанных двух признаков.

Положительным моментом зарубежного уголовного законодательства о дорожно-транспортных преступлениях является применение различного рода наказаний, не ограниченных лишением свободы и штрафом. Так, различают лишение водительских прав на определенный период и конфискацию транспортного средства, привлечение к выполнению общественно-полезных работ. Ранее последний вид наказания активно применялся в СССР, но в последнее время он не назначается.

Таким образом, анализ уголовного законодательства об автотранспортных преступлениях зарубежных стран свидетельствует о наличии определенных положительных моментов, которые могут быть включены в действующий УК РФ.

Глава 2. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§1. Причины и условия совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП) показывает, что в Российской Федерации (РФ) на дорогах ежегодно гибнет порядка 26 тыс. человек, а число жертв достигает 258 тыс. человек. Россия занимает первое место среди стран Европы и Северной Америки по числу ДТП и числу жертв от них. Практически все страны мира обеспокоены большим числом жертв от ДТП, так как от них гибнет наиболее активная часть населения: это молодые люди и дети. Проблема является настолько серьезной для всего человечества, что Генеральной Ассамблеей ООН был утвержден Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных аварий. В принятой резолюции Генассамблея ООН призвала государства принять конкретные и решительные меры для предупреждения автомобильных аварий и смягчения их последствий. Для повышения эффективности принимаемых мер требуется внимательно разобраться с причинами ДТП.¹

Причины ДТП подразделяются на субъективные и объективные. Объективными причинами ДТП считаются: плохие дороги, недостаточное освещение проезжей части, поломки машин, недостатки в планировании улиц и дорог, недостатки средств регулирования, включая отсутствие дорожных знаков и средств регулирования и т.п. К субъективным причинам ДТП относятся: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, слабые навыки и неумение управлять транспортным средством, нарушение правил поведения водителей, включая оставление места ДТП нарушителем правил дорожного движения (ПДД), а также нарушение ПДД пешеходами, пассажирами и другими участниками

¹ Список причин и видов ДТП: // Госавтоинспекция МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.

дорожного движения. Зачастую ДТП может быть вызвано одновременно как объективными так и субъективными причинами. Установление истинных причин ДТП имеет практическое значение как для определения вида и меры ответственности участников дорожного движения, так и для разработки и принятия необходимых мер для их предупреждения.

Дорожно-транспортные происшествия подразделяются на девять видов:

1. Столкновение с любым препятствием или другим транспортным средством. Оно может быть встречным, попутным или боковым.

2. Опрокидывание. Оно может быть вызвано технической неисправностью, воздействием неблагоприятных погодных условий, неправильным размещением и креплением груза, превышением критической скорости на повороте и т.п. Но если опрокидывание произошло от касания другого транспортного средства, оно квалифицируется как столкновение.

3. Наезд на препятствие – удар о неподвижный предмет: столб, камень, дерево, ограждение и т.п.

4. Наезд на пешехода, включая удар выступающими или падающими частями груза, наезды на лыжников, конькобежцев, детей, инвалидов.

5. Наезд на велосипедиста, включая то, что он сам ударился в транспортное средство.

6. Наезд на животное, включая то, что животное или птица сами ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен имущественный ущерб.

7. Наезд на гужевой транспорт, включая удар гужевых повозок о движущееся транспортное средство.

8. Падение пассажира при торможении, ускорении, повороте, в кузове или салоне, исключая падения при посадке-высадке из неподвижного транспортного средства.

9. Иные виды ДТП происшествия, не относящиеся к указанным выше видам, например, наезд на пешехода, идущего вне дороги, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отвалившееся колесо и т.п.).¹

Разделение всех происшествий по видам позволяет более точно определить причину ДТП.

Анализ причин возникновения дорожных аварий в России и в других странах показывает, что по своему характеру они практически неизменны.

1. Нарушение правил дорожного движения:

- Выезд на встречную полосу движения;
- Превышение скорости движения;
- Проезд под запрещающий знак или сигнал светофора;
- Нарушение правил проезда перекрестка.

Нельзя забывать, что правила дорожного движения фактически написаны кровью, поскольку пренебрежение к их выполнению создает предпосылки к ДТП.

2. Неисправность транспортных средств. Наиболее существенными являются: неисправность или отказ тормозов или рулевого управления, неисправности ходовой части, освещения, сигнализации и т.п.

3. Плохие дороги. Ухабы, выбоины и ямы, причем попадающиеся в неожиданных местах, способны создать условия не одной аварии. Статистика ГАИ России за 2016 год свидетельствует, что в четверти всех случаев совершению ДТП способствовало плохое качество дорог. Очень много дорог в России только двухполосных: туда и обратно, поэтому при обгоне, особенно крупногабаритных транспортных средств, водители вынуждены выезжать на встречную полосу движения, увеличивая риск столкновения. Не зря же дорогу Омск-Тюмень называют «дорогой смерти», там ежегодно

¹ Домашкевич Н.А. О причинах дорожно-транспортных происшествий // Техническая безопасность: материалы третьей межвузовской научно-технической конференции. 2016. С. 28-30.

происходят столкновения с большим числом жертв. Например, в 2015 году – автобус столкнулся с КАМАЗом – 16 человек погибло.¹

4. Управление транспортным средством в пьяном виде. В комментариях не нуждается.

5. Неуважение к другим участникам дорожного движения. Это наблюдается чаще всего при переезде нерегулируемых перекрестков, когда часть водителей ездит не по правилам (с учетом помехи справа), а по понятиям: «моя тачка круче – я проскочу». Не пропускают пешеходов даже на «зебрах», «подрезают» движущийся транспорт после обгона, «проскакивают» на только что включившийся красный сигнал светофора и т.п.

6. Плохая подготовка водителей. Известно, что мало просто получить водительское удостоверение, надо уметь ездить, анализировать ситуацию на дороге, быстро принимать решения. Надо иметь навык управления автомобилем, правильно определять состояние дороги, выбирать режим движения, соблюдать дистанцию, правильно тормозить, делать разгон, поворачивать и многое другое обязан уметь подготовленный водитель.

7. Низкая культура участников дорожного движения.

Кроме причин отмеченных в п. 4-6 сюда следует отнести невоспитанность водителей, хамство и наглость, иногда применение физической силы, отсутствие помощи пострадавшим, несформированность общественного мнения по отношению к нерадивым водителям. Надеемся, что выделение видов ДТП и группировка их причин позволят разработать и внедрить в жизнь наиболее действенные мероприятия по уменьшению дорожно-транспортных происшествий.²

Условия дорожно-транспортных происшествий могут быть разделены на постоянные и временные. К первым относятся конструктивные

¹ Новости. Первый канал: [Электронный ресурс]. URL: <http://www.itv.ru/news/victor/M3400>

² Тимакова В.В. Основные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения в зарубежных странах.// ФГАУ ВНИИ ГОУС (ФЦ). М.2012.

особенности устройства дороги на участке, где произошло происшествие; наличие технических средств регулирования и организации движения, ограждений разметки дорожного полотна, газонов, посадочных площадок для пассажиров; и т.д. Временными являются условия, не изменяющие своих свойств в относительно короткий промежуток времени. К ним относится состояние поверхности дорожного полотна в зависимости от погоды, ремонтных работ или других факторов, наличие которых в данном месте временно. Важным элементом криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий являются сведения о свойствах личности участников дорожного происшествия.¹

Обобщение практики свидетельствует, что чаще всего виновниками автотранспортных преступлений являются малоопытные водители, не обладающие умением быстро и правильно оценивать возникшую ситуацию, прогнозировать ее осложнение и не имеющие достаточных навыков управления транспортом. Некоторые лица в возрасте 40—50 лет и старше действуют слишком осторожно, утрачивают способность к маневру, нарушают ритм движения и становятся «возмущающим фактором». Довольно большое число транспортных происшествий происходит по вине лиц, находящихся в нетрезвом состоянии. Часто встречаются ситуации, которые называются типичными. В качестве первой из них можно привести, когда такие ситуации возникают по вине водителя. Например, когда водитель, чтобы избежать ответственности сбегает с места происшествия, оставляя свое транспортное средство. Такая ситуация возникает, как правило, когда водитель находился в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, либо просто испугался ответственности и ввиду этого скрылся с места ДТП.

Часто встречаются случаи, что после произошедшего сам водитель заявляет о угоне своего транспортного средства, таким образом, создавая себе алиби на время. Бывают ситуации, когда водитель покидает место

¹ Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений. М., 2010. С. 23.

происшествия на своем транспортном. Для такой ситуации характерны серьезные последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего либо же причинение смерти. Наиболее распространенной является ситуация, когда водитель, транспортное средство и потерпевший находятся на месте происшествия, либо, если их по каким-то причинам на месте происшествия не оказалось, имеются достоверные сведения о них. Для раскрытия дорожно-транспортных происшествий осуществляются такие следственные действия, как осмотр места происшествия, допрос свидетелей, участников происшествия, назначение экспертиз. Целью их является установление истины по делу. И лишь в совокупности они могут дать точную информацию.¹

В заключении предложим следующие эффективные пути решения проблем, непосредственно связанных с ДТП. Для этого, во-первых, необходимо продолжение реализации в совокупности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспечение финансовыми ресурсами, например, это вовлечение муниципальных образований и субъектов РФ в софинансирование и реализацию планов по обеспечению безопасности дорожного движения. Также в качестве примера можно привести урегулирование вопросов реализации технических функций в сфере организации движения, как транспортных средств, так и пешеходов. Во-вторых, в качестве решения я выделяю соблюдение баланса понимания обществом данной проблемы, ее опасности и возможностей государства по обеспечению им безопасного движения на дорогах. В-третьих, необходимо расширение урегулирования некоторых аспектов законодательства РФ и увеличение его влияния, мер воздействия на агрессивное и противоправное поведение участников движения. Кроме того, необходимо отметить, что первые результаты смогут появиться в случае установления единых целей и задач деятельности органов по безопасности движения и при точном соблюдении правил и программ обществом. ДТП в настоящее время-это

¹ Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: Учебник. Изд. 2-е, испр. и доп. (под ред. доктора юридич. наук, проф. Е.П. Ищенко) – «Контракт», «Инфра-М», 2014. С. 311.

несомненно проблема, которую можно искоренить, лишь начав с себя. Необходимо более аккуратно относиться к эксплуатации данного источника повышенной опасности, не подвергать опасности ни себя, ни окружающих.

§2. Особенность личности преступника, совершающего преступления в сфере безопасности дорожного движения

В современных условиях, в связи с громадным количеством источников повышенной опасности и узкими дорогами, не справляющимися с потоками автомобилей, очень серьезной опасностью для жизни и здоровья населения становится большое количество дорожно-транспортных происшествий, которые достаточно часто приводят к гибели участников дорожного движения, а также причинению вреда их здоровью и имуществу.

Для нашей страны проблема сохранения жизни людей в случае дорожно-транспортных преступлений достаточно актуальна. Считаем целесообразным проанализировать криминологические особенности личности водителя, а также особенности ситуации в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений.

По мнению С.А. Красненковой, исследуемая категория водителей имеет:

- относительно невысокий уровень образования, чаще средний: «11 % осуждённых имели высшее, либо неоконченное высшее образование; 20 % – средне-специальное, 61,5 % – среднее; 8,5 % – неполное среднее образование»;
- занята низкоквалифицированным трудом: «у 40 % осуждённых в личных делах указаны рабочие специальности (плотник, слесарь, токарь, монтажник, электрик, стропальщик, тракторист, водитель, повар), или такие профессии, как инженер-механик, оператор ЭВМ; 60 % специальности не

имели, были заняты неквалифицированным трудом (грузчик, разнорабочий)»¹;

- семейное положение: 72 % осуждённых в браке не состояли;²
- чаще всего ранее привлекалась к административной ответственности (85 %);
- $\frac{3}{4}$ водителей, которые отбывали наказание в колонии-поселении по ст. 264 УК РФ, совершено преступление в состоянии опьянения;³
- 50% водителей, которые отбывали наказание в колонии-поселении по ст. 264 УК РФ, характеризуются отрицательно по месту работы либо жительства;
- у $\frac{2}{3}$ водителей, которые отбывали наказание в колонии-поселении по ст. 264 УК РФ, до осуждения имелись неоднократные административные взыскания за нарушение правил дорожного движения.⁴

Таким образом, криминологический портрет особенностей личности осужденных водителей при совершении дорожно-транспортных преступлений с тяжкими последствиями позволяет сделать вывод о том, что данная категория водителей, в большинстве занята низкоквалифицированным трудом, не состоит в браке, характеризуется низким уровнем развития самоконтроля и волевой сферы, до осуждения употребляла алкогольные вещества, что в целом, их образ жизни социально неблагополучный.

¹ Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / Под ред. В.В. Лунеева. СПб., 2013. С. 140.

² Иванова О.А. Ответственность водителя за управление транспортным средством в состоянии наркотического опьянения: теория и практика // Актуальные проблемы юридической науки и практики: тез. докл. научн. конф. – Пермь, 2004. С. 22. Ч. 2. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

³ Коробеев А. Уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Советская юстиция. 1987. № 19. С. 11 // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

⁴ Красненкова С.А. Изучение личностных особенностей дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями // Гуманитарный вектор. 2015. № 1 (41). С. 111-117.

Криминологический портрет особенностей водителей при совершении дорожно-транспортных преступлений с тяжкими последствиями состоит в том, что данная категория водителей, в большинстве занята

низкоквалифицированным трудом, не состоит в браке, характеризуется низким уровнем развития самоконтроля и волевой сферы, до совершения дорожно-транспортного преступления употребляла алкогольные вещества. В большинстве случаев, образ жизни водителей при совершении дорожно-транспортных преступлений с тяжкими последствиями является социально неблагополучным.

§3. Место, время, способ совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения

В деятельности органов внутренних дел, связанной с предупреждением преступлений в сфере безопасности дорожного движения, важным является определение места, времени и способа совершения преступления.

Способ совершения дорожно-транспортного происшествия, имеющий своеобразные черты, чаще играет подчиненную роль по отношению к механизму и другим элементам криминалистической характеристики дорожно-транспортного происшествия. При этом под механизмом дорожно-транспортного происшествия понимается совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на предаварийном, аварийном и послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного происшествия.

Способ совершения дорожно-транспортного происшествия как самостоятельный элемент криминалистической характеристики в силу своеобразия этого вида преступлений чаще всего рассматривается с позиций особенностей поведения в предаварийной обстановке, способа предотвращения наступления вредных последствий либо уменьшения их тяжести. Способ сокрытия факта дорожно-транспортного происшествия или

своего участия в нем, а иногда и способ маскировки его под другое преступление являются самостоятельными элементами указанной характеристики.

Обстановка преступных нарушений правил безопасности включает в себя такие элементы, как место, время и другие обстоятельства. Дорожная обстановка, например, представляет собой сложную исключительную динамичную совокупность объективных и субъективных обстоятельств, которые должны учитываться водителем при управлении транспортным средством. Она включает в себя и планировку дорог и уличных магистралей, освещенность проезжей части в темное время суток, состояние дорожного покрытия, средств автоматического и иного регулирования дорожным движением, интенсивность и скорость движения машин и пешеходов, поведение пешеходов и водителей автомобилей и т. д.

Чем сложнее дорожная обстановка, тем больше оснований ожидать возникновения аварийных ситуаций. Так, чаще всего дорожно-транспортные происшествия имеют место в часы наиболее интенсивного движения транспорта, при неблагоприятных погодных условиях, в ночное время и т. п.

Считаем возможным проанализировать влияние особенностей ситуаций в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений состоят в следующем.

Во-первых, значительный опыт вождения является спецификой совершения дорожно-транспортных преступлений. Как отмечает по данному поводу В.В. Лунеев, в данном случае специфика состоит в том, что в связи с наличием опыта, водитель становится более уверенным и поэтому, он может идти на осознанное правонарушение, поскольку он становится более уверенным в навыках благополучного и безнаказанного нарушения правил дорожного движения.

По мнению А.Ю. Кравцова, при увеличении частоты взаимодействия в системе «водитель–транспорт–дорога» имеющаяся социальная среда не выбраковывает, а фактически прививает запрещенные поведенческие акты.

По мнению данного автора, такое положение может свидетельствовать о влиянии тех ролей, которые вынужден исполнять водитель, наличие которых подавляет положительные свойства личности и развивает негативные качества, которые свойственны преступникам. Иными словами, сразу после того, как водитель сядет за руль, направленность характеристики его личности может измениться от позитивной до негативной. Кроме того, степень проявления негативных характеристик личности водителя преступника зависит от условий конкретной жизненной ситуации, которая развивается при управлении транспортным средством.¹

Во-вторых, специфика ситуации в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений состоит не только в большом опыте вождения и самоуверенности, но и в малом опыте вождения. Как отмечает по данному поводу В.М. Филлипенков, водители, (молодые люди в возрасте от 18 до 29 лет) обладают малым опытом вождения, неумением применять Правила дорожного движения в конкретной обстановке, недостаточной профессиональной подготовкой, а также в некоторых случаях это обусловлено легкомысленным, беспечным отношением к обязанностям водителя.

В-третьих, специфика ситуации в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений состоит в том, знание о том, что существуют запреты, а также осознание возможной ответственности в случае нарушения запретов не является останавливающим фактором, и поэтому, не регулирует поведение водителей, ожидаемое от охранительной функции уголовного и административного права. Поэтому, криминогенные факторы в легкомысленном поведении водителей нельзя скорректировать с помощью воздействия исключительно на личность водителей. Полагаем, что подобные меры необходимы и результативны исключительно в отношении водителей, которые уже совершили дорожно-транспортное преступление.

¹ Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / Под ред. В.В. Лунеева. СПб., 2011. С. 140.

В-четвертых, специфика ситуации в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений состоит в употреблении водителями алкоголя. Так, например, по мнению С.А. Красненковой, несмотря на то, что 1/3 осужденных водителей, которые отбывали наказание в колонии-поселении по ст. 264 УК РФ, считали причиной аварии собственное состояние опьянения, другие осужденные считали, что употребление алкоголя при вождении в небольших дозах не является фактором риска, поэтому, около 10% осужденных водителей считают, что употребление алкоголя не является препятствием при управлении транспортом.¹

При управлении транспортным средством в случае употребления алкоголя, это является одним из наиболее серьезных нарушений Правил дорожного движения, а также способствует иным нарушениям, которые приводят к возникновению аварийных ситуаций и наступлению тяжких последствий, поскольку «в состоянии опьянения субъект значительно переоценивает свои интеллектуальные и физические возможности, теряет чувство меры и осмотрительность, а также способность к прогнозированию негативных последствий своего противоправного поведения».

По мнению В.М. Филиппенкова, в случае употребления алкоголя увеличивается время реакции водителя, а также ослабевает концентрация внимания, снижается контроль за движением транспортного средства. Еще А. Коробеев отмечал, что алкоголь снижает возможность творческого подхода к экстремальной ситуации, а также активизирует у водителя привычные, шаблонные методы реагирования. При этом сочетание опьянения и тревожности максимально повышает аварийность в условиях дорожного движения.²

¹ Красненкова С.А. Изучение личностных особенностей дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями // Гуманитарный вектор. 2015. № 1 (41). С. 111-117.

² Филиппенков В.М. Дорожно-транспортные преступления (происшествия): опыт криминологического исследования // Проблемы укрепления законности и правопорядка: наука, практика, тенденции. 2014. № 5. С. 63-72.

В-пятых, громадную роль играет социальная позиция водителя, т.е. цели и мотивы его поведения, которые влияют на его поведение за рулем и создание аварийной ситуации. По мнению В.В. Лунеева, мотивацией неосторожных преступлений, включая дорожно-транспортных, характерна легкомысленная безответственность, суть которой заключается в отсутствии стремления субъектов к наступлению общественно опасных последствий. Например, большинство водителей, совершивших дорожно-транспортные преступления недооценивает опасность содеянного, и полагает, что совершенная авария произошла случайной, и соответственно не считает себя невиновными либо виновными «не в полной мере». Кроме того, водители зачастую перекладывают вину на кого-то либо какие-либо обстоятельства. Также следует отметить, что водители, которые признают свою вину в совершении дорожно-транспортного преступления в 70 % причиной считают личную самоуверенность и самонадеянность.

Особенности ситуаций в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений состоят в следующем:

- значительный опыт вождения является спецификой совершения дорожно-транспортных преступлений, поскольку, водитель становится более уверенным и может идти на осознанное правонарушение, а в системе «водитель–транспорт–дорога» имеющаяся социальная среда фактически прививает запрещенные поведенческие акты;
- малый опыт вождения водителей (молодые люди в возрасте от 18 до 29 лет);
- знание о том, что существуют запреты, а также осознание возможной ответственности в случае нарушения запретов не является останавливающим фактором, и поэтому, не регулирует поведение водителей, ожидаемое от охранительной функции уголовного и административного права;
- употребление водителями алкоголя;

- социальная позиция водителя, т.е. цели и мотивы его поведения, которые влияют на его поведение за рулем и создание аварийной ситуации. Социальная позиция водителя характеризуется легкомысленной безответственностью, недооценка опасности содеянного. Здесь имеет место многолетнее систематическое правонарушающее поведение, регулярное нарушение правил дорожного движения при одновременном отрицании вины.

Таким образом, совершенное водителем дорожно-транспортное преступление не является случайным событием в его жизни, а отрицание им своей вины и поиск оправдывающих доказательств, предполагает предумышленную мотивацию. При этом, самим водителем признается факт нарушения норм и правил дорожного поведения.

Полагаем, что здесь целесообразна криминологическая профилактика в области дорожного движения. Данная профилактика будет способствовать ослаблению процессов формирования криминогенных черт личности водителей, в дальнейшем приводящих к легкомысленному преступному поведению.

Для решения данной проблемы целесообразно оказывать воздействие на систему отношений в области дорожного движения.

Глава 3. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§1. Общие меры предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Определим понятие мер предупреждения преступности.

Меры предупреждения преступности - система действий, что предпринимается государственной структурой, общественными объединениями, отдельными уполномоченными лицами, которая направлена на противодействие процессам детерминации преступности (против социальных явлений, что ее обуславливают). Цель работы - ресоциализация (новое приспособление к нормальной жизни в обществе) бывших злоумышленников, борьба против новых правонарушений.

Самая главная классификация мер предупреждения преступности - это разделение их на две группы:

Общие.

Специальные.

Давно установлено, что детерминанты всех злодеяний кроются в социальных, экономических, духовных, политических проблемах общества. Отсюда общие меры предупреждения преступности - это: Общее укрепление государственной экономики. Обеспечение граждан рабочими местами. Социальные программы по повышению уровня жизни населения. Формирование общественных нравственных институтов. Подавление в социуме негативных явлений - алкоголизма, наркомании, проституции, бродяжничества, попрошайничества, нелегальной миграции. Борьба с бедностью (не с бедными). Устранение межклассовых, межнациональных конфликтов.

Рассмотрим общие меры предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения. С каждым годом в Российской

Федерации возрастает количество автовладельцев, что в свою очередь ведет к повышению уровня автомобилизации в стране. Этот показатель влияет на увеличение опасных и аварийных ситуаций. Загруженность на дорогах приводит к нагрузке на центральную нервную систему, органы чувств, эмоциональную сферу труда водителя. Все эти факторы могут негативно сказываться на процессе управления транспортным средством, что может привести к дорожно-транспортному происшествию. Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или пострадали люди, или повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинён иной материальный ущерб. Россия занимает одно из первых мест по количеству дорожно-транспортных происшествий на 100 000 жителей. В большинстве стран Европы число погибших на дорогах за последние десять лет снизилось в два раза. В то время как в России только за последние пять лет произошло снижение общего количества ДТП (приложение 1).¹²³⁴⁵

Для выявления факторов возникновения происшествий составляется более подробная статистика, в которой отражены данные за год, и процент за аналогичный период прошлого года (% АППГ), а также основные причины и участники дорожно-транспортных происшествий (приложение 2).

¹ Новиков И.А., Шевцова А.Г., Бахарев Г.А. Оценка динамики аварийности на дорогах Российской Федерации и меры по её снижению // Техника и технологии строительства. 2015. № 4 (4). С. 5-10.

² Шутов А.И., Загородний Н.А. Расследование и экспертиза ДТП: учеб. пос. БГТУ им. В.Г. Шухова. – Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2009.

³ Административный регламент МВД РФ по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://m.pddmaster.ru/documeNets/admiNeistrativNeyi-reglameNst-po-provedeNeiyu-ekzameNov> (дата обращения 12.02.2017).

⁴ Новописный И.А., Шевцова А.Г., Макагонов А.Е. Сравнительный анализ программ безопасности дорожного движения Германии и Российской Федерации // Техника и технологии строительства, 2015. – № 4 (4). – С. 11-17.

⁵ Госавтоинспекция МВД России. [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 12.02.2017).

По данным приложения 2 наибольшее число ДТП в 2017 году произошло вследствие нарушения водителями правил дорожного движения и управления транспортным средством в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. В связи с этим в России принимаются активные меры борьбы за повышение безопасности на дорогах. Основными и наиболее действенными из них являются: реформы в автошколах, введение штрафов для нарушителей – пешеходов, ужесточение санкций для нетрезвых водителей, а также назначение уголовного наказания за происшествия с погибшими людьми. Кроме того, одним из мероприятий является проведение крашкурсов среди молодых людей, целью которых является психологическое воздействие на участников дорожного движения.

Социально-психологический проект по безопасности дорожного движения, приобретающий в России большую популярность, был разработан немецкими специалистами и используется в Германии достаточно долгое время. Помимо профилактических действий, направленных на снижение аварийности, в Германии применяются усиленные меры к нарушителям правил дорожного движения. Так, за несоблюдение ПДД в первый раз, предъявляется штраф, который водителю присылают в письменном виде, с фотографией машины, зафиксированной камерой. Второе нарушение влечет за собой увеличение штрафных санкций. При возникновении подобной ситуации в третий раз водителя лишают прав на управление транспортным средством сроком на три месяца, о чем его уведомляют по почте, а также обязывают пройти специальный тест, включающий в себя 70 вопросов, на которые неподготовленный водитель не сможет дать ответ. Для прохождения тестирования необходимо предварительно посетить 40 занятий с психологом, каждое из которых длится 1 час. Кроме того, подготовка, прохождение теста и восстановление права на управление автомобилем в Германии дорогостоящи.¹

¹ Шевцова А.Г., Бакланова М.А., Локтионова Т.С., Литунов А.А. Методы профилактики дорожно-транспортных происшествий // Организация и безопасность дорожного движения: Материалы X международной научно-практической конференции,

Для того чтобы нарушитель вновь мог управлять транспортным средством, ему обязательно нужно удовлетворительно пройти данный тест. Водители, прошедшие вышеописанное тестирование в последствии значительно меньше нарушают правила дорожного движения и более ответственно относятся к процессу управления транспортным средством. Среди большинства стран Германия занимает лидирующее место по снижению количества дорожно-транспортных происшествий. Это связано с применяемыми в стране мерами к нарушителям. Как показывает практика внедрение данного теста является эффективной мерой снижения количества дорожно-транспортных происшествий, произошедших в результате нарушения ПДД. Согласно этому необходимым является введение аналогичного тестирования в России.

Развитие системы обеспечения безопасности дорожного движения предполагает наличие согласованных долгосрочных и комплексных действий всех заинтересованных ведомств и организаций. Изучение реализующихся в мире национальных программ показали, что самые успешные из них содержат правильно выбранные концепции, включающие в себя правоприменительные, инженерно-технические мероприятия, образовательные и пропагандистские кампании в обществе. Немаловажную роль играет грамотное применение и адаптация лучших элементов национальных программ в рассматриваемом направлении, научно разработанных и положительно себя зарекомендовавших на практике.

Вышеперечисленное определяет необходимость разработки сбалансированной и взвешенной концепции дальнейшего перспективного развития системы обеспечения безопасности дорожного движения на территории обслуживания. При определении пути дальнейшего развития важна четкость и ясность ожидаемого результата, понятность и прозрачность достижения желаемого успеха для всех субъектов, участвующих в

реализации. На дорогах России, четко прослеживаются проблемные направления, решение которых приоритетно:

1. Решение проблемы травматизма на республиканских дорогах, правильного выбора безопасной скорости движения.

2. Решение проблемы пешеходов.

3. Решение проблемы алкоголя.

4. Решение проблемы молодых водителей.

5. Решение транзита.

Решение проблемы республиканских трасс, скорости и транзита. Учитывая данные статистики, свидетельствующие об очевидной концентрации смертельных случаев в происходящих ДТП на дорогах республиканского значения, логичным видится формирование у водительского состава устойчивого поведения с правильным выбором безопасной скорости движения, отторжения и непринятия любых форм хамства, грубости на дороге, лихачества и банального хулиганства.

Путь формирования правового отторжения фактов хамства на дороге лежит через механизм эффективного применения средств убеждения и принуждения к исполнению законодательства. Жесткие, но одновременно справедливые административные решения, сочлененные с эффективной просветительно-пропагандистской работой, принесут в копилку безопасности положительные дивиденды. Учитывая транзитные потоки, геометрические особенности области, статистические данные о высоком уровне травматизма на основных транспортных артериях, важным видится физическое присутствие на них патрулей и нарядов ДПС ГАИ и применение новейших элементов и систем фиксации нарушений превышения скорости движения, работающих в автоматическом режиме.

Из этого определяется следующий алгоритм: водитель видит и слышит об опасности лихачества через бигборды и популярные СМИ, за совершенные повторные правонарушения несет жесткую, но справедливую ответственность, как правило, в виде лишения специального права

управления вне зависимости от социального статуса, что влечет однозначное постепенное одобрение водительским сообществом и становится нормой, нарушение которой отторгается всеми участниками дорожного движения. Подобной практики заслуживает профилактика нарушений выезда на полосу встречного движения. Наиболее сложной для решения является проблема профилактики травмирования на дорогах самой незащищенной категории участников дорожного-движения пешеходов. Однозначного «рецепта» нет.

Очевидно, что решение этой проблемы требует более длительного срока во временном исчислении, более высоких финансовых вложений, вовлечения широких слоев общества, институтов власти. Учитывая портрет травмируемого пешехода: мужчина в возрасте 45–55 лет, как правило нетрезвый и не работающий, без светоотражающего элемента, в темное время суток, вблизи населенного пункта – важным является воздействие именно на подобную социальную группу. В сложившейся ситуации концептуально-важным становится решение о запрете торговли спиртными напитками на АЗС и ограничение подобной торговли в вечернее и ночное время в торговой сети населенных пунктов. Для данной категории участников дорожного движения «абсолютным» злом является алкоголь, это самое больное место, требующее при сложившейся ситуации, эффективных способов локализации.

Одним из самых эффективных рычагов решения проблемы травматизма пешеходов, является создание среды пассивной безопасности. Освещение по праву занимает лидирующее положение по критерию цена-качество. Концептуально-важным становится обеспечение 100% функционирования наружного электроосвещения в осенний сезон, без перевода в режим экономии, в особенности возле мест массового скопления населения (магазины, школы, остановочные пункты, пешеходные переходы). Применение энергосберегающих, гораздо эффективных по светоотдаче светодиодных ламп, вместо лампы накаливания становится во всех отношениях жизненно-важным и современным. Необходимо оборудовать

пешеходные переходы дополнительным электроосвещением (металлогалогенными лампами) с фотоэлементами обнаружения подходящего человека. С осеннего периода работа ДПС переориентируется на выявление и пресечение нарушений ПДД пешеходами, в особенности нетрезвыми. Места несения службы регулярно корректируются, исходя из анализа обстановки. Принятие решения о наложении штрафа, а не предупреждения суровы, но справедливы.¹

Работа ДПС гармонично дополняется широкой пропагандистской атакой на умы и сознание населения (единый тематический блок бигбордов, статей, передач, выступлений). В настоящее время ведется активная проработка по оборудованию нерегулируемых пешеходных переходов искусственным освещением, неровностями. Особое место в системе обеспечения безопасности дорожного движения занимает разрешение проблемы травматизма среди молодых водителей. Молодые водители 1985-1990 годов, согласно проведенному анализу, наиболее подвержены хулиганским проявлениям и чаще других системно, грубо и нарочито вызывающе пренебрегают общепринятыми нормами культурного поведения на дороге.

В основу правоприменительной практики должен быть положен принцип оценки отягчающим вину обстоятельством, наличие более 3-х правонарушений на «водительский год». Применение инженерных решений по профилактике и предупреждению ДТП является самым эффективным и одновременно самым затратным в деле повышения безопасности дорожного движения. Применение мировой практики по искривлению прямолинейного движения, заужения проезжей части дорог, использования конструктивно выделенных островков безопасности залог дальнейшего повышения безопасности дорожного движения. Практическое использование подобных

¹ Назарко В.Н. Основные направления деятельности органов госавтоинспекции области по профилактике аварийности на дорогах области. О взаимодействии органов внутренних дел с субъектами профилактики по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. 2016. С. 70-73.

решений позволит психологически подавить у водителя желание двигаться с высокой скоростью, создавая ощущение 73 въезда в зону с другими условиями движения. Концептуально важным в перспективе будет проектирование и обустройство пересечений с кольцевой организацией дорожного движения.

Таким образом, общими мерами предупреждения транспортных преступлений являются следующие:

1. Напоминание населению разных категорий участников дорожного движения об общих правилах поведения на дорогах.
2. Использование различных наглядных материалов, СМИ, периодические издания, кинопрокат, типографские изделия и другие методы визуализации с целью предупредить преступное или безответственное поведение на дорогах.
3. Обращение к специфическим категориям граждан с целью профилактической работы по предотвращению ДТП – военнослужащие, дети, инвалиды, могущие водить машину, водители общественного транспорта и другие лица, которых можно выделить в отдельную категорию.
4. Проведение тренингов, семинаров, конференций, мониторинга и других мероприятий с целью обнародования количества случаев аварий на дорогах, а также с целью рассмотрения той или иной ситуации в отдельности, чтобы каждый слушатель знал, как правильно действовать – например, в случае наезда на пешехода или правил поведения в темное время суток и др.

§2. Специальные и индивидуальные меры предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Среди специальных и индивидуальных мер предупреждения и профилактики ДТП можно выделить следующие:

1. Правовые меры:

совершенствование законодательства об ответственности за нарушение ПДД и эксплуатации транспорта, которые будут заключаться не в ужесточении наказания, а в его соразмерности наступившим последствиям, а также будут осуществлять превентивную функцию. Данный вопрос является дискуссионным в юридической литературе. Одни авторы считают, что смягчение наказания означает снижение роли общей и возрастания роли частной превенции данной нормы, с чем мы не согласны, так как уже ранее отмечалось, преступник ДТП зачастую не имеет цели совершение преступления, поэтому и наказание не должно носить устрашающий характер;

детализирование законодательства по вопросам обязанностей и полномочий ответственных органов исполнительной власти, их отчетность и подконтрольность;

разработка и принятие новых технических регламентов и стандартов по эксплуатации дорог и автотранспортных средств;

установление более четких и жестких критериев медицинских показаний и уровня подготовки для будущих водителей. Должное поведение, а оно касается не только действий участников дорожного движения, но и содержания транспортных средств и дорог и многих других аспектов системы «человек - автомобиль - дорога», нуждается в четкой правовой регламентации. Необходим такой закон о дорожном движении, в котором должны быть определены конкретные ведомства, организации, ответственные за порядок на дорогах.

2. Идеино-нравственные: необходимо проводить пропаганду правомерного поведения, а также повышать правовое воспитание населения. С этой целью можно использовать средства массовой информации, где необходимо рассказывать, о повышенной опасности на дороге, как вести себя в аварийных ситуациях. С целью повышения правовой культуры можно проводить специальные занятия как в образовательных учреждениях, где воздействие будет направлено на молодое поколение, так и на различных

предприятиях. Субъектами такой профилактики могут выступать работники различных подразделений правоохранительных органов, преподаватели в образовательных учреждениях и, конечно же, различные средства массовой информации (телевидение, радио, печатные издания).¹

В целях реализации идеи повышения грамотности в области безопасности дорожного движения среди обучаемых необходимо предусмотреть в общеобразовательных организациях соответствующие штатные изменения, в частности введение должностей преподавателей (воспитателей), обладающих необходимыми для обучения правилам дорожного движения знаниями и квалификацией. Квалификация и компетенции привлекаемых к проведению такого рода учебных занятий педагогов должны позволять в рамках обучения проводить диагностику и выявлять детей, склонных к виктимному поведению на дорогах, потенциально входящих в группы риска. Ф.К. Зиннуров отмечает: «Чтобы предотвратить неадекватные поступки, необходимо своевременное глубокое изучение с учащимися моральных и правовых норм, создание условий для их практического освоения, воспитания у учащихся нравственно-волевых качеств, сознательной дисциплины». Трудно не согласиться с мнением Ф.К. Зиннурова о том, что технология формирования правосознания учащихся нуждается в совершенствовании и повышении ее эффективности. Автор отмечает, что многие специалисты обнаруживают некоторые недостатки, снижающие результаты правовоспитательной работы. В частности, к ним относятся: слабая разработанность форм и механизмов взаимодействия школьных воспитателей и «агентов» профилактической деятельности внешних ведомств (МВД, здравоохранение и т.д.); необходимость в лучшей подготовленности к правовоспитательной работе учителей школ; «отсутствие специальных программ и планов, которые претендовали бы на системность, четкость представления об ожидаемых результатах, разнообразие применяемых форм и методов, постоянство и продуктивность

¹ Мубинов А.Г. Противодействие автотранспортным преступлениям // Скиф. Вопросы студенческой науки. 2018. № 1 (17). С. 144-148.

взаимодействия с представителями правоохранительных органов, службами социально-психологической реабилитации».¹²

Также большое значение имеет проведение месячников «Дети на дороге», «Безопасная езда». Увеличение социальной рекламы в СМИ о вреде вождения в нетрезвом состоянии и необходимости повышенного внимания на дороге (в т.ч. пешеходов) позволит предупредить нарушение ПДД водителями транспортных средств. Также, в литературе неоднократно поднимался вопрос об ужесточении требований к психологической проверке будущих водителей и регулярном психологическом тестировании водителей со стажем. Но до сих пор данная мера профилактики ДТП не была нормативно определена и введена в действие, а это одно из наиболее важных условий безопасности дорожного движения – психологическая и эмоциональная стабильность водителя автотранспортного средства.

3. Процессуально-следственные: разработка и совершенствование практики расследования ДТП, повышение уровня профессиональной подготовки следователей в данной области; разработка протоколов применения инновационных технологий в качестве доказательственной базы (видеорегистраторы автовладельцев).

Своевременное и квалифицированное расследование преступлений и происшествий повысит эффективность профилактической и предупредительной борьбы с ДТП, так как помимо общей профилактической направленности, деятельность следственных органов имеет и конкретную направленность, связанную с процессуальной обязанностью выявлять причины и условия, способствующие дорожно-транспортным преступлениям, и вносить представления по конкретным уголовным делам. В виду этого, необходимо повысить уровень профессиональной подготовки транспортных следователей и прокуроров (особенно это касается проверки и контроля за проведением расследования транспортными следователями,

¹ Зиннуров Ф.К. Педагогическая профилактика и коррекция девиантного поведения подростков в условиях социокультурной среды. Казань, 2013. С. 67.

² Зиннуров Ф.К. Указ.соч. С. 69-70.

которые на практике совершают немало ошибок), а также постоянно совершенствовать практику расследования и судебного рассмотрения уголовных дел об автотранспортных преступлениях, усилить контроль за законностью административного производства и дознания по делам о правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Повышение профессионального уровня инструкторов и контроль за работой автошкол позволит избежать выдачи водительских прав неумелым водителям и коррупции в данной отрасли, повысит уровень профессиональной подготовки будущих водителей.

4. Социально-экономические: создание автоматизированных систем оплаты штрафов, что позволит избежать «оплаты на месте» и процветания коррупции в органах ГИБДД. Предоставление общественности квартальных статистических данных о состоянии и уровне безопасности на дорогах будет способствовать росту внимания и правосознания на дорогах.

5. Технические: постоянный контроль за качеством дорожного покрытия, разметки, наличия дорожных знаков, информационных табло, пешеходных зон, ограждений, путей подъезда машин скорой помощи; оснащение техникой фото- и видео- фиксации, электронными информационными табло наиболее нагруженные участки дороги; повышение информативности и уменьшение количества рекламных табло вдоль дорог. Все это снижает напряженность водителя, заблаговременно предупреждает его о возможной опасности, позволяет предотвратить возникновение экстремальной ситуации, повышает в целом надежность функционирования системы водитель-транспортное средство-дорога.

§3. Деятельность ОВД по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Предупреждением преступлений в сфере безопасности дорожного движения занимаются также и органы внутренних дел.

Органы внутренних в сфере безопасности дорожного движения выполняют следующие функции:

- регулирование движения транспорта и пешеходов; -
- выявление и пресечение нарушений Правил дорожного движения;
- контроль за содержанием дорожной сети;
- надзор за техническим состоянием транспорта;
- регистрация и учет автомототранспортных средств;
- учет и анализ ДТП и причин и условий их возникновения, а также принятие мер к их устранению;
- применение к нарушителям установленных законом мер воздействия;
- организация и проведение агитационно-пропагандистской работы.

Осуществляя регулирование дорожного движения, выявляя и пресекая нарушения Правил дорожного движения, сотрудники ОВД обеспечивают четкое, бесперебойное и безопасное функционирование транспорта, укрепляют дисциплину всех участников движения.

Проведение периодических технических осмотров, контроль за осуществлением автотранспортными предприятиями мероприятий по содержанию транспортных средств в исправном состоянии, выборочный контроль исправности транспорта на улицах и дорогах и т.д. – важное условие безаварийной работы транспорта, предупреждения возможных дорожно-транспортных происшествий и преступлений.

Осуществляемый органами внутренних дел контроль за состоянием дорожной сети также имеет большое профилактическое значение, поскольку направлен на снижение числа ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог.

На органы внутренних дел возложена также задача вести учет и анализ ДТП, причин и условий их возникновения. От того, насколько хорошо налажены учет и анализ, в известной мере зависит эффект профилактических мероприятий. Данные об аварийности с целью выявления присущих ей тенденций могут анализироваться по времени года и суток, дням недели; по

местам возникновения ДТП; по определенным автопредприятиям и т.д. Результаты такого анализа позволяют не только выявить причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий и преступлений, но и разрабатывать конкретные, целенаправленные и эффективные меры по их профилактике.¹

Определенное внимание в этой работе следует уделять и анализу сведений о лицах, пострадавших в ДТП. Обобщенные данные помогают точнее определить объекты профилактического воздействия и повысить его действенность.

Агитационно-пропагандистская, правовоспитательная работа среди водителей автотранспортных средств, широких слоев населения включает: разъяснение законодательства, правительственных документов по вопросам безопасности дорожного движения, информирование граждан о дорожно-транспортных происшествиях и преступлениях, их причинах, условиях и последствиях, а также о проделанной и планируемой на перспективу работе по повышению безопасности дорожного движения. Эта работа может проводиться с использованием, как средств массовой информации (печати, радио, телевидения), так и устной пропаганды (лекций, бесед, докладов, консультаций), наглядной агитации (плакатов, памяток, проспектов, информационных листовок и т.п.).

Специфической формой воспитательно-профилактического воздействия на участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов) являются смотры по безопасности дорожного движения, операции, рейды, тематические конкурсы и кинофестивали, агитпробеги. В деле предупреждения дорожно-транспортных происшествий и преступлений наряду с организационными, техническими и воспитательными мерами определенное место занимают и правовые меры.

Применение к нарушителям административно-правовых норм оказывает профилактическое воздействие на все категории участников

¹ Административная деятельность органов внутренних дел. ч. Общая. Учебник. М., МЮИ МВД России, Щит-М., 2015. С. 51.

дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов), население в целом. В предупредительной работе органов внутренних дел оказывают помощь различные общественные формирования. Значительную помощь службе дорожной полиции в профилактике дорожно-транспортных происшествий и преступлений оказывают внештатные сотрудники. Они могут выполнять различные функции, например, участвовать в надзоре за соблюдением Правил дорожного движения, в их пропаганде, в разработке профилактических мер, в розыске скрывшихся с места ДТП водителей, в розыске угнанных транспортных средств и т. д.

Осуществляя профилактическую деятельность, подразделения органов внутренних дел взаимодействуют с другими субъектами, среди которых можно назвать средства массовой информации; образовательные организации; автошколы; общественные объединения.

Итак, средства массовой информации (далее – СМИ) играют огромную, определяющую роль в формировании интереса населения к проблемам жизнедеятельности. СМИ являются мощнейшим средством воздействия на сознание людей. Освещая то или иное ДТП, средства массовой информации часто допускают проникновение нежелательной, касающейся личной жизни граждан информации, часто искаженной, не проверенной. Исходя из вышесказанного, пешеходы, автомобилисты, представители коммерческих, государственных и общественных организаций воспринимают информацию так, как она прошла в СМИ и в дальнейшем мулсируется по всем каналам связи.

Помимо этого, необходимо отметить, что СМИ вырабатывает у людей определенное отношение к рассматриваемой проблеме, интерпретирует и преподносит ситуации однобоко и субъективно. В основном формирование отношения водителей и иных участников дорожного движения к безопасности дорожного движения или иным аспектам автомобильной и дорожной деятельности происходит через печатные издания и информационно-телекоммуникационную сеть «Интернет», так как по своей

специфике данные каналы передачи информации имеют возможность публиковать не только сухие факты, но и анонсы, аналитические материалы, комментарии, сопровождающиеся фото-и видеоизображением, что вызывает особый интерес граждан.

Профилактика соблюдения правил дорожного движения должна происходить через агентства теле-радиоканалов, так как наибольшее количество населения ежедневно смотрит телевизор, слушает радио, передвигаясь в автомобиле, общественном транспорте или находясь на работе. СМИ, затрагивая вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, определяют свое отношение к данной проблематике путем использования в тексте определенных приемов, форм, словосочетаний/слов. Так, присутствие в информационном поле имен политиков, артистов, депутатов, сотрудников правоохранительных органов, совершивших дорожно-транспортные происшествия, вызывает повышенный интерес общества к ним, и как следствие, людям важен результат привлечения к ответственности таковых лиц, что должны учитывать уважающие себя каналы.

Помимо средств массовой информации еще одним немаловажным субъектом профилактики безопасности дорожного движения являются общественные объединения. Отметим, что постоянная связь общественных организаций с гражданами оказывает положительную динамику в области профилактики и предупреждения безопасности дорожного движения, например, ставшее известным в последние годы общественное движение «СтопХАМ». Целями данного движения являются: соблюдение водителями правил дорожного движения; ограничение и недопущение хамства на дорогах; взаимоуважение водителей и пешеходов. Данная деятельность имеет свои положительные результаты – в процессе функционирования организации происходит борьба с ездой по тротуарам; парковкой автомобилей третьим рядом и на пешеходных переходах, местах парковки инвалидов и т. п. И тот общественный резонанс, который вызван

деятельностью данной организации, в целом отмечается как положительный, ведь большинство водителей, нарушивших ПДД, не желают попадать на всеобщее обозрение.

Общественные организации являются активными участниками просветительских, образовательных программ, проводят работу по усилению профилактических мер в отношении несовершеннолетних, правовому просвещению детей и подростков. При участии и непосредственной поддержке этих организаций были подготовлены и проведены различные акции, такие как обучающая программа по БДД для младших школьников «Урок кота Леопольда»; развлекательно-обучающие программы «Детям – дороги без опасности», «Правила движения изучай с рождения», «Азбука дороги».

Огромную роль в механизме профилактики правонарушений играют комиссии общественного контроля за БДД. В настоящее время широкое распространение получили специализированные добровольные народные дружины по обеспечению безопасности дорожного движения. Отметим, что если ситуация в городской местности наиболее благоприятна в части своевременности, быстроты реагирования, количества транспортных средств и сотрудников ГИБДД, а также ликвидации последствий ДТП, оказания первой помощи пострадавшим, то в сельской местности ситуация не меняется к лучшему. Сложная обстановка объясняется тем, что обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется недостаточно эффективно, так как количество транспортных средств постоянно растет, а современные средства фиксации правонарушений имеются не во всех отдаленных местностях.

Следует отметить роль таких обществ, как ДОСААФ, «Красный Крест и Красный Полумесяц», «Знание» и многих других. ДОСААФ и иные автошколы на первичном этапе обучения граждан оказывают непосредственное влияние на личность человека – как водителя, так и пешехода. В сознании человека формируется модель поведения на дороге и

за рулем, здесь важно донести целесообразность соблюдения правил дорожного движения всем его участниками. «Красный Крест, Красный Полумесяц» создают образовательные программы по оказанию первой помощи, помогая сохранить жизни миллионам людей. В развитии и укреплении краснокрестного движения большую роль играет участие активной молодежи, которая в настоящее время может предоставить Общероссийской общественной организации «Российский Красный Крест» (далее – РКК) потенциальных добровольцев, будущих лидеров, предложить перспективные направления деятельности, участвуя тем самым в развитии ресурсов РКК.

Работа с молодежью для РКК является долгосрочным приоритетом, направлена на воспитание молодых граждан в духе патриотизма, уважения к людям и создает возможности для успешной и эффективной самореализации молодежи, для развития ее потенциала в интересах решения социальных проблем населения России, вовлечения молодежи в общественно-полезную жизнь общества путем участия в разработке и в последующей реализации социальных программ в сотрудничестве с РКК.

Образовательные организации выступают механизмами социализации в профилактике и предупреждении безопасности дорожного движения детей и подростков. В образовательных организациях с помощью различных методов проводятся различные мероприятия по профилактике безопасности дорожного движения: акции, смотры, конкурсы, викторины, семинары, лекции, беседы, коллоквиумы, квесты. Роль данных субъектов профилактики безопасности дорожного движения нельзя недооценивать, так как на определенном этапе развития человека как личности в нем происходит формирование правосознания, причем какие-то действуют на протяжении всей жизни, а какие-то на определенных этапах развития, например, получение водительского удостоверения сопровождается необходимым обучением правилам дорожного движения с целью дальнейшего предупреждения правонарушений, а также профилактики обеспечения

безопасности дорожного движения как важного фактора снижения количества дорожно-транспортных происшествий.

Значимыми административно-правовыми методами предупреждения ДТП в Российской Федерации являются те, которые относятся к категории общесоциальных. К ним можно отнести:

- усиление контроля сотрудниками ГИБДД за безопасностью дорожного движения (профилактические беседы с водителями, совместные межведомственные рейды, встречи с представителями государственных органов, организаций, учреждений, СМИ);

- оборудование всего служебного автотранспорта Госавтоинспекции необходимыми техническими измерительными и фиксирующими средствами (радары, видеорегистраторы) во всех субъектах Российской Федерации;

- реализация механизма и совершенствование практики привлечения к ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения и преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств;

- установление строгого контроля за расходованием денежных средств, выделенных государством на текущий и капитальный ремонт дорог, а также за качеством их обслуживания; – пресечение фактов недоброкачественного обслуживания и ремонта транспортных средств, а также выпуска неисправных, устаревших, непригодных к эксплуатации транспортных средств (перевозчиков пассажиров) лицами, ответственными за их техническое состояние;

- улучшение качества подготовки будущих водителей; необходимо включить в практику прохождение специального психологического теста, который позволит определять предрасположенность лица к совершению ДТП или же невозможность лица предотвращать ДТП;

- усиление борьбы с лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии опьянения;

– активное привлечение общественности к проблеме дорожно-транспортного травматизма путем внедрения инновационных технологий и социальных сетей.

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения напрямую зависит от ряда факторов, ее обеспечивающих. Административно-правовыми методами профилактики правонарушений в области дорожного движения являются убеждение и принуждение, первое следует применять, используя инновационные технологии и возможности всех субъектов профилактики, делая акцент на привлечении внимания общественности, вовлекая в проведение профилактических мероприятий наиболее активное население страны – молодежь, которая является долгосрочным стабилизатором безопасного поведения на дорогах.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование привело к следующим выводам, имеющим теоретическое и практическое значение.

Безопасность дорожного движения - это система регулируемых общественных отношений, формирующаяся в процессе движения людей и грузов на транспортном средстве или без него внутри дорог, отражающая степень защиты его участников от аварий и их последствий и определяющая дорожные условия, организацию и характеристики дорожного движения, транспортных средств, участников дорожного движения, взаимодействующих на месте аварии.

Преступления против безопасности дорожного движения включают нарушение правил безопасности дорожного движения, то есть деятельность, в которой используются средства автомобильного транспорта, что привело к возникновению вредных последствий. Однако не все нарушения правил безопасности дорожного движения входят в состав преступления, а только те, которые создали опасность для жизни людей, вызвали наступление других серьезных последствий. Другие нарушения правил безопасности дорожного движения являются основой для применения дисциплинарных, административных и гражданско-правовых мер. Следовательно, необходимо проводить различие между дорожно-транспортными преступлениями и дорожно-транспортными происшествиями.

К преступлениям против безопасности дорожного движения относятся: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 Уголовного кодекса); нарушение правил дорожного движения лицом, подвергшимся административному наказанию (статья 264.1 Уголовного кодекса); нарушение правил, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспорта (статья 268 Уголовного кодекса). Характеристики преступлений против безопасности дорожного движения связаны с преступностью транспортного средства; нарушениями правил дорожного

движения; виновностью и последствиями; участниками дорожного движения.

В сфере предупреждения рассматриваемых преступлений необходимо комплексно подойти к решению проблем, а именно:

Первое – необходимо законодательно ужесточить прохождение медицинской комиссии, дающей право на получение водительского удостоверения, подготовку и обучение будущих водителей. При прохождении медицинской комиссии особое внимание обратить на состояние психики и характер лица, для обследования использовать специализированные психологические тесты. Для повышения мастерства вождения в программу практического вождения необходимо включать не только стандартные ситуации, возникающие на дороге, но и экстремальные условия, при которых и опытный водитель может потерять контроль.

В сложившейся практике подготовки водителей навыки экстремального вождения обычно рекомендуют отрабатывать дополнительно на специальных курсах уже после получения водительского удостоверения. С лицами, систематически нарушающими правила дорожного движения, проводить воспитательные мероприятия в виде бесед, дополнительные занятия с выездом на предприятия, в трудовые коллективы, в семьи. Проводить осмотр водителей перед выездом на дорогу квалифицированными медицинскими работниками, законодательно возложив на них ответственность за каждое нарушение, допущенное на дороге по состоянию здоровья. Особое внимание обратить на лиц, злоупотребляющих алкоголем, потребляющих наркотические средства.

Второе – особое внимание обратить на состояние эксплуатируемого транспортного средства. Кроме ежегодного регламентного технического осмотра транспортного средства предусмотреть возможность внепланового обследования, особенно после совершения ДТП. В случае совершения ДТП с неисправным транспортным средством обязательно организовать проверку того пункта технического осмотра, где был осмотрен данный транспорт.

Законодательно разрешить вопрос об установлении алкотесторов на транспортные средства, особенно на общественные, занимающиеся перевозкой людей. В частности, за последний год произошел рост числа аварий с участием водителей автобусов.

Третье – ужесточить законодательные меры по строительству, эксплуатации и содержанию дорог в надлежащем состоянии в соответствии с ГОСТом и требованиями по содержанию дорог. Службы, допустившие нарушения в данной области, должны нести уголовную, административную, материальную и дисциплинарную ответственность.

Таким образом, проблема предупреждения и профилактики дорожно-транспортных происшествий представляет собой сложный комплекс мероприятий, связанных как с реформированием существующего законодательства в области безопасности дорожного движения, так и техническим состоянием автотранспортных средств (АТС) как одной из причин ДТП, организацией работы по безопасности дорожного движения на автотранспортных предприятиях (АТП), организацией контроля технического состояния АТС с целью обеспечения безопасности дорожного движения и иных мероприятий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Законодательные акты и нормативно-методические документы и материалы

1. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 23.04.2018, с изм. от 25.04.2018) // Собрание законодательства РФ. 1996. N 25. Ст. 2954.
2. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) // "Собрание законодательства РФ. 1995. N 50. Ст. 4873.
3. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 15.06.1998 N 711 (ред. от 02.03.2018) (вместе с "Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации") // Собрание законодательства РФ. 1998. N 25. Ст. 2897.
4. О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 № 508 (ред. от 02.02.2000) // Собрание законодательства РФ. 1997. N 20. Ст. 227.
5. О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 19.10.2004 № 567 // Собрание законодательства РФ. 2004. N 43. Ст. 4225.
6. О Транспортной стратегии Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 11.06.2014) // Собрание законодательства РФ. 2008. N 50. Ст. 5977.
7. Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных

средств к безопасной эксплуатации: Приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 (ред. от 12.01.2018) // Российская газета. 2014. 20 июня. N 136.

Статистические, инструктивные и отчетные материалы предприятий, организаций и учреждений, справочники и т.п.

8. Административный регламент МВД РФ по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://m.pddmaster.ru/documents/administrativ_Nyi-reglament-po-provedeniyu-ekzamenov (дата обращения 14.05.2018).
9. Госавтоинспекция МВД России. [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 14.05.2018).
10. Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации // (дата обращения 14.05.2018).<https://xn--b1aew.xn--p1ai/Deljatelnost/statistics/>
11. Показатели состояния безопасности дорожного движения // (дата обращения 14.05.2018).<http://stat.gibdd.ru/>

Специальная научная отечественная и зарубежная литература

12. Административная деятельность органов внутренних дел. ч. Общая. Учебник. М., МЮИ МВД России, Щит-М., 2015. С. 51.
13. Алаторцева Е. М., Пеньшин Н. В. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения // Вопросы экономики и управления. — 2018. — №1. — С. 41-43.
14. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Л., 1957. С. 13 // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
15. Войтенков Е. А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй

- половине 60-х – середине 80-х гг. XX в.: Дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Москва, 2006. С. 57. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
16. Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений. М., 2010. С. 23.
17. Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности России (разработана Минтрансом РФ) // Транспорт России. 2015. № 34. С. 96.
18. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка. М., 2015. С. 664.
19. Домашкевич Н.А. О причинах дорожно-транспортных происшествий // Техническая безопасность: материалы третьей межвузовской научно-технической конференции. 2016. С. 28-30.
20. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / Под ред. В.В. Лунеева. СПб., 2013. С. 140.
21. Егiazаров В.А. Транспортное право.: Учеб., 2-ое изд. перераб. и доп. / Инст. зак-ва и сравнит. правовед. при правительстве РФ. М.: Юстицинформ, 2014. С.154.
22. Зиннуров Ф.К. Педагогическая профилактика и коррекция девиантного поведения подростков в условиях социокультурной среды. Казань, 2013. 278 с.
23. Иванов Н.Г., Корабельников С.М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. М., 1990. С. 11. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
24. Иванова О.А. Ответственность водителя за управление транспортным средством в состоянии наркотического опьянения: теория и практика // Актуальные проблемы юридической науки и практики: тез. докл. научн. конф. – Пермь, 2004. С. 22. Ч. 2. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
25. Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: Учебник. Изд. 2-е, испр. и доп. (под ред. доктора юридич. наук, проф. Е.П. Ищенко) – «Контракт», «Инфра-М», 2014. С. 311.

26. Козун А.В. Уголовная ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2003. С. 23. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
27. Коробеев А. Уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Советская юстиция. 1987. № 19. С. 11 // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
28. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 56. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
29. Красненкова С.А. Изучение личностных особенностей дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями // Гуманитарный вектор. 2015. № 1 (41). С. 111-117.
30. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976. С. 11–12. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
31. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 17. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
32. Мидловец М. В. Сравнительный анализ законодательства зарубежных стран о дорожно-транспортных преступлениях // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – С. 133–140.
33. Мубинов А.Г. Противодействие автотранспортным преступлениям // Скиф. Вопросы студенческой науки. 2018. № 1 (17). С. 144-148.
34. Назарко В.Н. Основные направления деятельности органов госавтоинспекции области по профилактике аварийности на дорогах области. О взаимодействии органов внутренних дел с субъектами профилактики по предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Актуальные вопросы теории и практики исполнения законодательства о профилактике преступлений и иных правонарушений и надзора за деятельностью органов дознания: материалы региональной научно-практической конференции сотрудников правоохранительных органов, преподавателей, студентов.

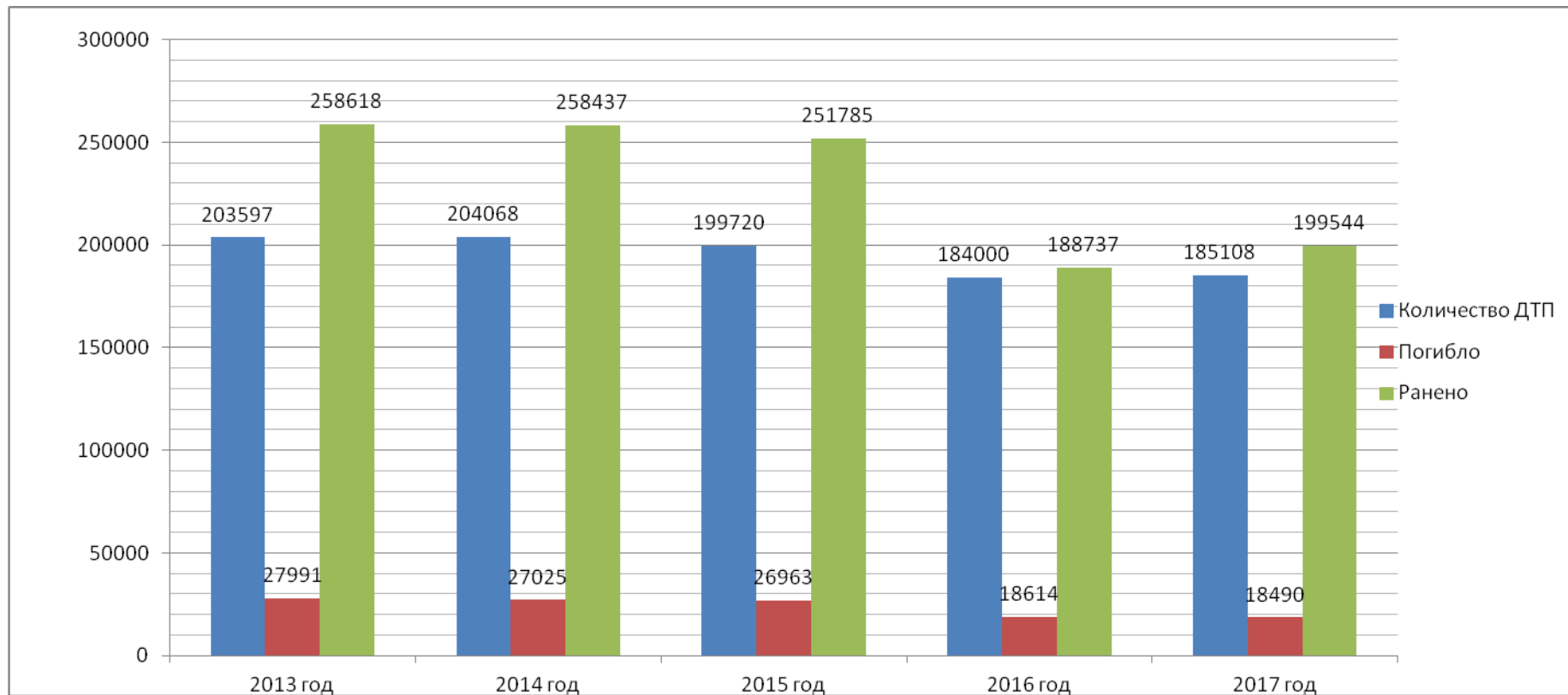
- Редакционная коллегия: А.П. Петров (главный редактор); А.А. Бочков, В.И. Гук, И.И. Шматков, В.Г. Стаценко, В.В. Янч. 2016. С. 70-73.
35. Новиков И.А., Шевцова А.Г., Бахарев Г.А. Оценка динамики аварийности на дорогах Российской Федерации и меры по её снижению // Техника и технологии строительства. 2015. № 4 (4). С. 5-10.
36. Новописный И.А., Шевцова А.Г., Макагонов А.Е. Сравнительный анализ программ безопасности дорожного движения Германии и Российской Федерации // Техника и технологии строительства, 2015. – № 4 (4). – С. 11-17.
37. Новости. Первый канал: [Электронный ресурс]. URL: <http://www.Itv.ru/news/victor/M3400>
38. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М., 2013. С. 253.
39. Пеньшин Н.В. Основы государственного регулирования автотранспортной деятельности/Тамбов: Вестник ТГТУ, 2015. С. 48.
40. Полтава Е. А. Опыт предупреждения автотранспортной преступности в странах Европейского Союза и в США // Современное право. – № 3. – 2015. – С. 144–149.
41. Список причин и видов ДТП: [Электронный ресурс] // <http://www.universalinternetlibrary.ru/book/21600/ogl.shtml>; Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения: [Электронный ресурс]// Госавтоинспекция МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.
42. Тимакова В.В. Основные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения в зарубежных странах.// ФГАУ ВНИИ ГОУС (ФЦ). М.2012.
43. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2013. С. 77.
44. Уголовный кодекс Испании. // Перевод на рус. Кузнецова Н. Ф. – М.: Зерцало, – 1998. – 218 с. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

45. Уголовный кодекс Латвийской Республики: Принят 8 июля 1998 года; Введен в действие с 1 апреля 1999 года. URL: (дата 14.05.2018).
46. Уголовный кодекс Республики Болгария: Принят Пятым Народным собранием на шестой сессии, четвертом заседании, состоявшемся 15 марта 1968 года. [Электронный ресурс]. URL: (дата 14.05.2018).
47. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия. – М., 2013. – С. 127, 133.
48. Уголовный кодекс Франции / науч.ред. Л. В. Головкин, Н. Е. Крыловой. – СПб., 2013. – С. 174–175.
49. Уголовный кодекс Швейцарии/ науч. ред. А. В. Серебренниковой. – СПб., 2013. – С. 162.
50. Уголовный кодекс Эстонской Республики от 7 мая 1992 года (RT I, 2001, 73, 452). // Введен в действие Законом Эстонской Республики от 7 мая 1992 года «О введении в действие новой редакции Уголовного кодекса Эстонской ССР - Уголовного кодекса» // Ведомости ЭР, 1992, 20, 287 и 288.
51. Филиппенков В.М. Дорожно-транспортные преступления (происшествия): опыт криминологического исследования // Проблемы укрепления законности и правопорядка: наука, практика, тенденции. 2014. № 5. С. 63-72.
52. Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления (понятие и общая характеристика). М., 1990. С. 645. // СПС «КонсультантПлюс», 2018.
53. Шевцова А.Г., Бакланова М.А., Локтионова Т.С., Литунов А.А. Методы профилактики дорожно-транспортных происшествий // Организация и безопасность дорожного движения: Материалы X международной научно-практической конференции, посвященной 85-летию со дня рождения д. т. н., профессора Л.Г. Резника: в 2 томах. 2017. С. 126-129.
54. Шутов А.И., Загородний Н.А. Расследование и экспертиза ДТП: учеб. пос. БГТУ им. В.Г. Шухова. – Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2009.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Статистика ДТП за 2013-2017 г.



Статистика ДТП за 2017 г.

