

**Министерство внутренних дел Российской Федерации**

**Федеральное государственное казенное  
образовательное учреждение высшего образования  
«Орловский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации  
имени В. В. Лукьянова»**



**ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ  
ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Сборник материалов  
Всероссийской научно-практической конференции**

**16 октября 2015 года**

**Орёл  
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова  
2016**

**УДК 343.9**  
**ББК 67.99(2)8**  
**П78**

**Редакционная коллегия:**

председатель: А. Н. Подчерняев;  
заместитель председателя: О. Н. Мигущенко;  
члены редколлегии: М. В. Баранчикова, О. Г. Сумникова,  
ответственный секретарь: И. И. Кузнецова

**П78**      **«Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения», Всероссийская науч.-практическая конф. (2015 ; Орел).** Всероссийская научно-практическая конференция «Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения», 16 октября 2015 г. : [сборник материалов] / редкол.: А. Н. Подчерняев [и др.]. – Орел : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. – 120 с.

**ISBN 978-5-88872-179-7**

Сборник предназначен для преподавателей, адъюнктов (аспирантов), курсантов, слушателей и студентов.

Тексты статей публикуются в авторской редакции.

**УДК 343.9**  
**ББК 67.99(2)8**

**ISBN 978-5-88872-179-7**

© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016

## СОДЕРЖАНИЕ

**Подчерняев А. Н.**

Вступительный доклад «СОСТОЯНИЕ ПРЕСТУПНОСТИ  
В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» .....7

РАЗДЕЛ I. УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ  
АСПЕКТЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ  
ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Алексеева Л. А.**

ОСОБЕННОСТЬ КОНСТРУИРОВАНИЯ ОБЪЕКТИВНОЙ  
СТОРОНЫ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО  
СТ. 264 УК РФ «НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» ....12

**Баранчикова М. В.**

ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ  
ПРЕСТУПЛЕНИЙ С УЧАСТИЕМ ОБЩЕСТВЕННОГО  
ТРАНСПОРТА .....17

**Боева М. А.**

ОСОБЕННОСТИ ЛИЧНОСТИ ВИНОВНОГО, УЧАСТНИКА  
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ .....21

**Вишневецкий К. В., Танага И. В.**

К ВОПРОСУ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ОБЪЕКТА  
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ .....24

**Зейналов Ф. Н.**

ПУНКТ 2.6.1 ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК СПОСОБ  
УХОДА ОТ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ,  
ПРЕДУСМОТРЕННОЙ СТАТЬЕЙ 264.1 УК РФ .....28

**Кокорин Д. Л., Щетинина Н. В.**

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ ПОСРЕДСТВОМ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ МЕР .....32

**Мальцева О. А.**

КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ БОРЬБЫ  
С ПРЕСТУПЛЕНИЯМИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....34

<b>Маслакова Е. А.</b> АНАЛИЗ ЕВРОПЕЙСКОГО ОПЫТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	39
<b>Сирохин А. И.</b> К ВОПРОСУ О ПОСТРОЕНИИ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....	46
<b>Смоляков А. И.</b> К ВОПРОСУ О ВЫЯВЛЕНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КОТОРЫЕ ПРЕДУСМОТРЕНА СТАТЬЕЙ 264.1 УК РФ .....	50
<b>Сорокин А. И.</b> ОСТАВЛЕНИЕ В ОПАСНОСТИ НА МЕСТЕ ДТП .....	53
РАЗДЕЛ II. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ, КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЕ И ИНЫЕ АСПЕКТЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	
<b>Барышников М. В.</b> ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ .....	57
<b>Бондарев А. А.</b> ВЛИЯНИЕ ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАСКРЫТИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	60
<b>Гришин А. В.</b> ЗАЩИТА ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СЛУЧАЕ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЕМ С УЧАСТИЕМ ИСТОЧНИКА ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ .....	63
<b>Ивашевский А. Н.</b> КЛАССИФИКАЦИЯ ПОЛНОМОЧИЙ НАЧАЛЬНИКА ОРГАНА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО СЛЕДСТВИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ОРГАНА МВД РОССИИ НА РАЙОННОМ УРОВНЕ ПО ОРГАНИЗАЦИИ РАССЛЕДОВАНИЯ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....	67

<b>Коробов А. А.</b> ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ .....	71
<b>Кузнецова И. И.</b> ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК СРЕДСТВО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ: ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ .....	73
<b>Миронов А. М., Тишков С. А.</b> ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ КАК АКТИВНЫЙ СПОСОБ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ РАССЛЕДОВАНИЮ .....	76
<b>Мишина Ю. В.</b> СОБЛЮДЕНИЕ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА КАК ЭЛЕМЕНТ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ .....	80
<b>Седова А. А.</b> ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВЫЯВЛЕННЫЕ СРЕДСТВАМИ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ .....	83
<b>Стешич Е. С.</b> ОСОБЕННОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ .....	87
<b>Перков А. А.</b> ФОРМИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	91
<b>Флоря Д. Ф., Косарев К. В.</b> ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МВД И ФСИН РОССИИ ПРИ РАСКРЫТИИ МОШЕННИЧЕСТВ СОВЕРШЕННОГО ЛИЦОМ, ОТБЫВАЮЩИМ НАКАЗАНИЕ В ВИДЕ ЛИШЕНИЯ СВОБОДЫ .....	94

### РАЗДЕЛ III. РЕЗУЛЬТАТЫ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КУРСАНТОВ И СЛУШАТЕЛЕЙ

**Болотова А. А. Земзикова Е. Ю.**

О НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЯХ ОБЪЕКТИВНОЙ  
СТОРОНЫ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ  
С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОИСШЕСТВИЯМИ .....99

**Карась О. А.**

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ СТАТЬИ 264.1  
УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ .....102

**Макарушкина А. Ю.**

ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ КРИМИНАЛИЗАЦИИ НОРМЫ  
О НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ,  
ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ .....106

**Толочко Е. С.**

РОЛЬ НАБЛЮДАТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКА  
ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ  
ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....108

**Фомичева К. В.**

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ  
ГИБДД С ДРУГИМИ СЛУЖБАМИ И ОРГАНИЗАЦИЯМИ  
В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....111

**Царева А. В.**

РОЛЬ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
В ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ  
ПРОИСШЕСТВИЙ .....116

## **Вступительный доклад**

# **СОСТОЯНИЕ ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Подчерняев А. Н.,**

начальник кафедры уголовного права, криминологии и психологии  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат юридических наук

Охрана общества и государства от преступных посягательств традиционно является приоритетной для органов государственной власти. Борьба с преступностью представляет собой активную, наступательную деятельность правоохранительных институтов государства по защите общественных отношений, путем воздействия на процессы детерминации, применения к лицам, нарушающим уголовный закон, соответствующих мер государственного принуждения.

Наиболее интенсивному воздействию подвергаются сегодня общественные отношения в сфере эксплуатации транспорта. В настоящее время в России насчитывается 52,4 млн транспортных средств. При этом в 2013 году количество зарегистрированных единиц транспорта составило 53,3 млн, в 2014 году уже 55,7 млн. Таким образом, с учетом незначительного снижения этот показатель остается высоким [1].

Вообще, транспортная инфраструктура – одна из наиболее характерных и неотъемлемых частей современной цивилизации. Эта сторона нашей жизни воплощает в себе мощное проявление научно-технического прогресса и в значительной мере влияет на темпы экономического и социального развития каждой страны и всего человечества в целом. В России с учетом занимаемой территории, удаленности объектов потребности в транспортировке различной продукции и других географических и экономических факторов дороги сегодня можно сравнить с артериями в системе жизнеобеспечения страны.

Вместе с тем эксплуатация транспорта, в т. ч. автомобильного, связана и с определенными негативными проявлениями. С одной стороны транспортное средство, являясь источником повышенной опасности, таит в себе потенциальную угрозу – риск дорожно-транспортного происшествия, с другой стороны нередко автомобили ввиду их высокой стоимости являются предметом преступного посягательства. На данные обстоятельства указывают и статистические показатели.

Так, в 2013 году на территории Российской Федерации было зарегистрировано 204068 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 27028 и получили ранения 258430 человек. В 2014 году – 200541 ДТП, в которых погибли 27105 и получили ранения 252823 человека. В

2015 году произошло 184000 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 23114 и получили ранения 231197 человек. Дорожно-транспортные происшествия с тяжкими последствиями в подавляющем большинстве случаев являются следствием преступной халатности водителей транспортных средств.

Так, например, по вине пьяных (и отказавшихся от освидетельствования) водителей в 2013 году было совершено 17078 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 2338 и получили ранения 24529 человек. В 2014 году – 20856 ДТП, в которых погибли 3437 и получили ранения 29525 человек. В 2015 году произошло 19663 таких дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 3910 и получили ранения 27193 человек. Указанная статистика свидетельствует о стабильном росте количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях (в среднем более чем на 30 %) по вине водителей, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, при этом удельный вес таких ДТП от общего количества составляет в среднем 13 % [1].

Косвенно проявлением преступности в сфере безопасности дорожного движения, с учетом потенциальной опасности транспортных средств являются и противоправные посягательства на последние.

Так, количество краж транспортных средств (ст. 158 УК РФ) в 2013 году составило 51654, в 2014 году – 50175, в 2015 году – 44566. Количество неправомерных завладений автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угонов, ст. 166 УК РФ) в 2013 году составило 37451, в 2014 году – 34174, в 2015 году – 29699. Оценивая средний показатель снижения уровня зарегистрированных краж автомобилей за указанный период как 8 %, одновременно следует констатировать снижение количества выявленных похищенных транспортных средств на 9 % с 10896 в 2013 году до 9778 в 2015 году [2].

Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения были определены в качестве приоритетных на расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации 4 марта 2015 года. На актуальность данного направления деятельности указал в своем выступлении на коллегии Президент России В. В. Путин, который оценил в целом уровень дорожно-транспортного травматизма в нашей стране как высокий. В 2014 году количество ДТП, совершённых пьяными водителями, выросло почти на 22 процента, число погибших в таких авариях людей – более чем на 47 процентов. Всего на дорогах страны ранено более 250 тысяч человек [3].

Процессы, связанные с эксплуатацией и движением транспорта, а также сопровождающие их негативные явления и последствия нуждаются в глубоком научном осмыслении и законодательной проработке. Одновременно следует отметить, что для обеспечения безопасности дорожного

движения и борьбы с преступлениями в данном направлении сделано многое.

В первую очередь весомый вклад в профилактику ДТП вносят средства видеофиксации нарушений ПДД. Количество выявляемых нарушений такими приборами также как и их удельный вес в общем количестве административных материалов растет.

Также следует указать на существенные новеллы в отечественном уголовном законодательстве, направленные на борьбу с преступной халатностью при управлении транспортными средствами, особенно в состоянии алкогольного опьянения. Во многом данные меры были продиктованы негативной динамикой, указанной выше.

Статья 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» дополнена квалифицирующим признаком «...совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения». Таким образом ужесточена уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения, что повлекло тяжкие последствия.

В отношении водителей-рецидивистов могут быть применены нормы уголовно-правового характера. Так, водители, допустившие управление транспортным средством в состоянии опьянения, подвергнутые ранее административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, либо имеющие судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 УК РФ, а также статьей 264.1 УК РФ наказываются штрафом в размере от двухсот тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет [4].

Указанные выше меры носят предупредительный характер, и призваны в первую очередь склонить водителей воздержаться от управления транспортным средством в состоянии опьянения. Однако нередко случаи совершения такими водителями правонарушений, относящихся к категории преступлений.

Вообще состояние опьянения может рассматриваться при оценке преступности и наказуемости деяния как обстоятельство отягчающее наказание. Согласно ст. 63 УК РФ судья (суд), назначающий наказание, в зависимости от характера и степени общественной опасности преступления, обстоятельств его совершения и личности виновного может признать отягчающим обстоятельством совершение преступления в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ.

Более того, как уже было отмечено ранее, в отношении водителей транспортных средств, допустивших нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерти (ст. 264 УК РФ) состояние опьянения является квалифицирующим признаком [5].

В соответствии с ч. 2 ст. 264 УК РФ нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения влечет более строгое наказание – принудительные работы на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет либо лишение свободы на срок до четырех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет. В случае наступления смерти по неосторожности, в соответствии с ч. 4 этой же статьи в отношении водителя могут быть применены санкции в виде лишения свободы на срок от двух до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет. В случае наступления смерти по неосторожности двух или более лиц, в соответствии с ч. 6 ст. 264 УК РФ водителю может быть назначено наказание в виде лишения свободы на срок от четырех до девяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

При этом лицом, находящимся в состоянии опьянения, в соответствии с действующим уголовным законодательством признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств или психотропных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского осви-

детельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации (примечание 2 к ст. 264 УК РФ) [4].

Противодействие преступности в сфере дорожного движения связано с активной деятельностью правоохранительных органов, и в первую очередь полиции, в структуру которой входит специализированное подразделение по обеспечению безопасности дорожного движения. Подразделения ГИБДД характеризуются разнообразием выполняемых задач, непосредственно осуществляют специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения [6, с. 24].

В целом состояние преступности в сфере безопасности дорожного движения продолжает обращать на себя внимание общества. Однако своевременные меры законодательного характера сформировали устойчивые предпосылки к снижению уровня правонарушений на дорогах страны, в т. ч. с тяжкими последствиями.

- 
1. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.
  2. Состояние преступности в России [Электронный ресурс]. URL: <https://mvd.ru/Deljatelnost/statistics>.
  3. Владимир Путин принял участие в расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Рос. Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/47776>.
  4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ: ред. от 30.12.2015.
  5. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 31.12.2014 № 528-ФЗ.
  6. Противодействие коррупции в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография / М. В. Баранчикова [и др.]. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015.

**РАЗДЕЛ I. УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ  
И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ  
И ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ОСОБЕННОСТЬ КОНСТРУИРОВАНИЯ ОБЪЕКТИВНОЙ  
СТОРОНЫ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО  
СТ. 264 УК РФ «НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»**

**Алексеева Л. А.,**

старший преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат юридических наук

Наиболее распространенным «транспортным» преступлением является нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, ответственность за которое предусмотрено ст. 264 УК РФ.

Диспозиция ст. 264 УК РФ является бланкетной, поскольку для правильной квалификации необходимо обратиться к иным, помимо Уголовного кодекса РФ, нормативно-правовым актам.

Бланкетность представляет собой особую форму конструирования уголовного закона, при которой содержание уголовно-правовой нормы складывается как из положений уголовного закона, так и из положений нормативных актов иных отраслей права [1]. В уголовно-правовой литературе последовательно доказывается, что при бланкетной конструкции уголовного закона неотъемлемой частью уголовно-правовой нормы становятся нормативные положения другой отраслевой принадлежности, раскрывающие содержание бланкетных признаков состава преступления [2]. Этот вывод можно полностью применить и к уголовно-правовой норме об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, предусмотренные ст. 264 УК РФ, поскольку без обращения к Правилам дорожного движения РФ невозможно установить в действия лица наличие или отсутствие данного состава преступления.

Для установления в деянии лица объективной стороны состава преступления, необходимо обратиться, прежде всего, к Правилам дорожного движения Российской Федерации, которые были утверждены постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 и к Постановлению Правительства РФ от 17.08.2007 № 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» [3, 4].

Объективная сторона преступления включает в себя совокупность следующих признаков: а) общественно-опасное деяние, которое может быть выражено в нарушении правил безопасности движения или в нарушении правил эксплуатации механических транспортных средств; б) наступление определенных последствий; в) причинную связь между фактом нарушения правил и наступившими в результате последствиями.

Преступление может быть совершено путем как действия, так и бездействия. Нарушение правил дорожного движения может состоять в их невыполнении или ненадлежащем выполнении (превышение скорости, неправильный обгон, несоблюдение правил проезда перекрестков, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии и т. д.). Движение начинается с трогания транспортного средства с места и заканчивается его остановкой [5].

Что касается нарушения правил эксплуатации транспортных средств, то запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения, перечень которых определяется Правительством РФ и дается в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, а также других нормативных актах, например, в Положении о государственном надзоре за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации, утвержденном Постановлением Правительства РФ от 13.12.1993 № 1291 [6].

Эксплуатация транспортных средств запрещается, если: имеются указанные в «Перечне неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств» неисправности тормозной системы; суммарный люфт в рулевом управлении превышает установленные значения, а также не предусмотренные конструкцией перемещения деталей и узлов; резьбовые соединения не затянуты или не зафиксированы установленным способом; неработоспособно устройство фиксации положения рулевой колонки; внешние световые приборы не соответствуют установленным требованиям; не работают в установленном режиме стеклоочистители и стеклоомыватели и т. д.; колеса и шины имеют дефекты, указанные в Перечне; имеются, указанные в Перечне дефекты двигателя; прочие элементы конструкции имеют несоответствия, указанные в Перечне [3].

Последнее может проявляться и в несоблюдении правил перевозки пассажиров или перевозки груза, правил технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта и др. [7]. Игнорирование указанных запретов образует нарушение правил эксплуатации транспортного средства.

Судебно-следственные органы в постановлении и привлечении в качестве обвиняемого и в приговоре, признавая лицо виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств,

обязаны указать, какие именно правила им нарушены и в чем конкретно выразилось это нарушение.

Таким образом, диспозиция ст. 264 УК РФ относится к бланкетным и отсылает к нормативным правовым актам, регулирующим дорожное движение и эксплуатацию транспортных средств, в частности к Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196 «О безопасности дорожного движения», к Правилам дорожного движения РФ, утвержденным Постановлением Совета Министров РФ от 23 октября 1993 г. № 1090.

Как справедливо отмечает А. И. Коробеев, «к видам нарушения правил эксплуатации относится эксплуатация технически неисправных транспортных средств, нарушение правил перевозки пассажиров и грузов, управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, а также в болезненном или утомленном состоянии и т. д. Важно только учитывать, что ответственность по ст. 264 УК наступает за такое нарушение правил эксплуатации, которое находится в тесной связи с обеспечением безопасности движения. Закон, устанавливая уголовную ответственность за нарушение правил эксплуатации, имеет в виду только те из них, которые непосредственно регулируют безопасность движения. Примечательно, что в ст. 264 УК законодатель четко отделил союзом «или» правила дорожного движения от правил эксплуатации транспортных средств, но при этом подчеркнул, что вменить нарушение этих правил можно лишь лицу, «управляющему механическим транспортным средством». Сказанное означает, что нарушение одних лишь правил эксплуатации без управления самим транспортным средством (в отличие от ст. 263 УК) лежит за рамками данного состава преступления» [8].

Дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Оно регламентировано специальным нормативным актом – Правилами дорожного движения Российской Федерации от 23.10.93, а эксплуатация транспортных средств – Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Кроме того, существуют правила (инструкции, наставления, указания) технической эксплуатации для отдельных видов транспортных средств, учитывающие их специфику, правила перевозки пассажиров и грузов на некоторых видах и типах транспортных средств и т. д. [7].

Из проанализированных уголовных дел и отказных материалов, связанных с управлением транспортными средствами на территории Орловской области из 99 случаев, только 1 был связан с техническими неисправностями транспортного средства. В остальных 98 случаях дорожно-транспортные происшествия происходили в результате прямого нарушения Правил дорожного движения.

Состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК, сформулирован как материальный. Это означает, что ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств возможна лишь при наступлении определенных последствий. Характер последствий используется законодателем в качестве критерия для выделения квалифицированных видов преступления, причем состав сформулирован таким образом, что исключает уголовную ответственность за причинение вреда виновником аварии самому себе или принадлежащему ему транспортному средству.

В качестве последствий преступления закон в настоящее время называет тяжкий вред здоровью, смерть одного или нескольких потерпевших.

Причинение любого по размеру имущественного вреда ответственности по анализируемой статье не влечет. По мнению А. И. Коробеева, в самом крайнем случае можно ставить вопрос о привлечении к уголовной ответственности за уничтожение или повреждение имущества по неосторожности (ст. 168 УК), поскольку в указанной норме действительно криминализовано уничтожение или повреждение чужого имущества в крупном размере, совершенное путем неосторожного обращения с источником повышенной опасности. В судебной практике подобная квалификация уже встречается [8].

Одним из основных признаков тяжкого причинения вреда признается опасность его для жизни человека. Опасным для жизни является вред здоровью, вызывающий состояние, угрожающее жизни, которое может закончиться смертью. Предотвращение смертельного исхода в результате оказания медицинской помощи не изменяет оценку вреда здоровью как опасного для жизни. Анализ судебной практики свидетельствует, что большая часть причинения тяжкого вреда здоровью признается таковым по признаку его опасности для жизни человека [5].

Опасность для жизни причинения тяжкого вреда здоровью должна определяться судебно-медицинской экспертизой. Вред здоровью опасный для жизни человека, который по своему характеру непосредственно создает угрозу для жизни, а также вред здоровью, вызвавший развитие угрожающего жизни состояния.

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК необходимо установить, что наступившие последствия причинно обусловлены нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Вопрос о наличии причинной связи в транспортных преступлениях решается далеко не однозначно, трудности, которые возникают при его решении, порой обусловлены сложным взаимодействием целого ряда обстоятельств (неправомерными действиями водителя транспортного средства, неосторожным поведением потерпевшего, других лиц, плохим состоянием дороги, особенностями климатических условий и т. п.). В по-

добных случаях, если последствия явились причиной совместных действий нескольких лиц, лицо, управлявшее транспортным средством, будет отвечать по ст. 264 УК, а, например, пешеход – по ст. 268 УК.

Как показывают специальные исследования, насчитывается свыше 250 различных факторов, порождающих дорожно-транспортные преступления. Установление причинной связи по этой категории дел, с учетом отмеченных обстоятельств, представляет трудность для судебной практики. Изучение ее показывает, что в процессе квалификации каждое третье из всех решений по делам об автотранспортных преступлениях, опубликованных в бюллетенях Верховного Суда России, посвящено анализу причинной связи [8].

- 
1. Ибрагимов М. А., Ображиев К. В. Нормативные акты иных отраслей права как источники уголовного права. Ставрополь, 2005.
  2. Ображиев К. В. Нормативные акты иных отраслей права как источники уголовного права // Вестник Российской правовой академии. 2005. № 2.
  3. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.
  4. Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека: Постановление Правительства Рос. Федерации от 17.08.2007 № 522 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 35, ст. 4308.
  5. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. В. М. Лебедева. М.: «Норма», 2007.
  6. О государственном надзоре за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации: Постановление Правительства Рос. Федерации от 13.12.1993 № 1291 // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 51, ст. 4943.
  7. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. д-ра юрид. наук, проф. А. И. Чучаева. М.: «КОНТРАКТ», 2012.
  8. Коробеев А. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 11.

## ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ С УЧАСТИЕМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

**Баранчикова М. В.,**

заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии  
и психологии Орловского юридического института МВД России  
имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук

В современный период отмечается неблагоприятная ситуация в сфере обеспечения безопасности движения общественного транспорта.

Несмотря на большую работу, проводимую по безопасности дорожного движения в отдельных муниципальных образованиях, на маршрутах движения общественного транспорта все чаще происходят дорожно-транспортные происшествия, влекущие тяжкие последствия.

Одним из направлений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года обозначено развитие и реформирование городского пассажирского транспорта [1], который в настоящее время обеспечивает более половины потребности населения в передвижении.

Очевидно, что «аварийность зависит от многих факторов: водительского состава, парка транспортных средств, режимов труда и отдыха водителей, интенсивности дорожного движения, маршрутов движения и др.» [2], а также специфики отдельных регионов, погодных условий и т. п.

Особенностью общественного транспорта является то, что его пользователи перемещаются в транспортных средствах, им не принадлежащих, их безопасность обеспечивается в первую очередь водителями, а лишь во вторую – самими пассажирами.

В должностных инструкциях водителей автобусов обычно указано, что на их водителей возлагается особая ответственность, что «им доверена перевозка людей. Поэтому первой его обязанностью является обеспечение безопасной перевозки пассажиров в любой погодной и дорожной обстановке; чуткое и внимательное к ним отношение, оказание всяческого содействия в совершении поездки. В критической ситуации водитель автобуса обязан принять все зависящие от него меры по отводу угрозы жизни и здоровью пассажиров». Повышенная ответственность водителей, обязанных обеспечивать защищенность и определенный комфорт перевозимых ими людей, предъявляет особые требования к их профессионализму.

Другая специфика общественного транспорта связана с тем, что на маршрутах его движения преобладают разные виды транспортных средств, существует наиболее высокий риск возникновения аварийных ситуаций, чем при следовании по «непопулярным» для данного вида транспорта направлениям.

Одной из главных проблем обеспечения безопасности общественного транспорта выступают участвовавшие случаи дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями, совершенными по вине водителей данного вида транспорта.

Наиболее распространенными нарушениями, совершаемыми водителями общественного транспорта, являются высадка пассажиров вне зоны остановки, неподача сигналов при маневрировании, несоблюдение рядности движения, а также начало движения от остановочных пунктов с открытыми дверями, проезд перекрестков на запрещающий сигнал светофора, превышение установленной скорости движения и т. д. В результате таких нарушений происходит потеря внимания и контроля водителя за управлением транспортного средства и дорожной ситуацией, а нарушения правил безопасности перевозок приводят к падению пассажиров из транспортного средства либо в его пределах, причинению вреда их жизни и здоровью.

Причиной дорожно-транспортных происшествий с участием общественного транспорта в редких случаях признается неудовлетворительное состояние дорог или техническая неисправность транспортного средства, которые с каждым годом ухудшаются. Чаще всего аварийные ситуации связаны с действиями лиц, управляющими транспортными средствами. При этом особое распространение и опасность в последние годы получили факты дорожно-транспортных происшествий с участием водителей общественного транспорта, находящихся в состоянии опьянения.

Так, в Красноярском крае произошла авария, где 37-летний водитель автобуса «ПАЗ» не справился с управлением, выехал на встречную полосу дорожного движения, где столкнулся с японским грузовиком «Исузу Эльф». В результате ДТП водитель и кондуктор автобуса, а также водитель грузовика с травмами доставлены в больницу. Пассажирка автомобиля, гражданка КНР 1973 года рождения, скончалась на месте. Установлено, что водитель автобуса находился в алкогольном опьянении [3].

Несоблюдение режима труда и отдыха водителей, их недостаточная квалификация и низкая транспортная дисциплина часто выступают определяющим фактором в механизме создания и снижении возможности предотвращения тяжких последствий аварийных ситуаций. Последнее время особое значение приобретает своевременность и правильность оказания первой помощи при травмах за пределами городов и при катастрофах, когда быстрое прибытие к пострадавшему бригады скорой медицинской помощи затруднено. В этих ситуациях около половины пострадавших получают недостаточную помощь или совсем ее не получают [4, с. 68].

Несмотря на очевидное преобладание в причинном комплексе системы «человек-автомобиль-дорога» человеческого фактора, в современных условиях значимым фактором высокой аварийности на пассажирском транспорте выступает увеличение на рынке услуг по перевозке пассажиров числа субъектов малого предпринимательства. Данные субъекты часто не

имеют систем, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортных средств, а также надлежащих условий для соблюдения требований безопасной эксплуатации автобусов [5, с. 124]. В таких условиях безопасность пассажиров общественного транспорта оказывается под угрозой, а в виду их многочисленности в пределах одного транспортного средства количество и опасность причинения им значимого физического вреда многократно возрастает.

В условиях повседневного тесного взаимодействия общественного транспорта с другими транспортными средствами «движение в насыщенном транспортном потоке характеризуется повышенной нагрузкой на психику водителей, поскольку движение в таких условиях требует от водителя быстрой реакции, напряженного внимания, прогнозирования действий других водителей, а также ограничивает возможности для маневра» [6, с. 37]. Это определенным образом влияет на выбор оптимального стиля управления транспортным средством, адекватное восприятие водителем изменений дорожной обстановки и своевременное реагирование на возникающие аварийные ситуации.

В то же время нарушения правил дорожного движения, совершаемые самими водителями общественного транспорта, представляют особую опасность, отличаются грубостью, явным игнорированием требований безопасности. Они часто связаны с превышением скорости, неадекватным маневрированием, проездом на запрещающие сигналы светофоры и т. п., то есть выражаются в действиях, влекущих повышенную вероятность столкновения транспортных средств и наступления тяжких последствий.

В криминологических исследованиях отмечается, что некоторые аварии с тяжкими последствиями, связанные с демонстрацией виновным своего превосходства над окружающими, полным пренебрежением их жизнью и здоровьем следует квалифицировать не как нарушение правил дорожного движения, а убийство общеопасным способом с косвенным неконкретизированным умыслом. Предлагаются критерии, позволяющие распознать умышленную форму вины в конкретном случае [7, с. 38]. И хотя такие случаи в большей степени характерны для водителей индивидуального транспорта, тем не менее лица, управляющие общественным транспортом, все чаще допускают подобные нарушения.

Увеличение интенсивности движения, недостатки улично-дорожной сети, образование пробок и заторов в местах остановок общественного пассажирского транспорта влечет нарушения правил дорожного движения разными категориями его участников. Все это отрицательно воздействует не только на показатели функционирования транспортной сети города, но и на безопасность дорожного движения.

Современная уголовная политика в сфере безопасности дорожного движения должна быть ориентирована на дифференцированный подход к нарушениям правил дорожного движения [8, с. 19; 9, с. 147], в числе кото-

рых дорожно-транспортные нарушения с участием общественного транспорта представляют особую категорию в виду повышенной тяжести последствий, влекущих уголовное наказание.

Важная роль системы общественного транспорта в обеспечении жизни городов, от которой зависит функционирование большинства экономических отраслей, обуславливает необходимость улучшения транспортного обслуживания населения в муниципальных образованиях. Следует совершенствовать качество пассажирских перевозок, своевременно реагировать на изменение погодных условий, влияющих на безопасность дорожного движения, а также обеспечить контроль за деятельностью общественного транспорта, включающий своевременное выявление и пресечение факторов, снижающих эффективность его функционирования.

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 22.11.2008 № 1734-р: ред. от 11.06.2014 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 50, ст. 5977.
2. Алексеева О. В. Сидоров Б. А., Чернышев О. Н. Безопасность движения городского пассажирского транспорта в г. Екатеринбурге // Современные проблемы науки и образования. 2012. № 5. С. 95.
3. Мун О. Анализ судебных процессов с участием работников, совершивших правонарушения в нетрезвом состоянии // Трудовое право. 2013. № 11. С. 5-21.
4. Мальцева О. А. Особенности оказания первой помощи сотрудниками ДПС ГИБДД пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: сборник материалов IX Международной научно-практической конференции. Орел: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015. С. 68-74.
5. Уваров А. О., Баранчикова М. В. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий с участием общественного транспорта // Преступность в СНГ: проблемы предупреждения и раскрытия преступлений: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Воронеж: Воронежский институт МВД России, 2015. С. 124-125.
6. Зейналов Ф. Н. Элементы системы «Дорожное движение» и их взаимосвязь // Наука и практика. 2014. № 4 (61). С. 35-38.
7. Корецкий Д., Стешич Е. Анализ причинно-следственной связи при разграничении неосторожности и косвенного умысла // Уголовное право. 2014. № 4. С. 37-41.
8. Баранчикова М. В., Кузнецова И. И. Пропаганда безопасности дорожного движения: криминологические и психолого-педагогические аспекты // Вестник Орловского государственного университета. 2015. № 4 (45). С. 19-23.

9. Качалов В. В. Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов VII международной научно-практической конференции, 18-19 апреля 2013 г. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2013. С. 146-149.

## **ОСОБЕННОСТИ ЛИЧНОСТИ ВИНОВНОГО, УЧАСТНИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

**Боева М. А.,**

преподаватель кафедры специальной подготовки  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат юридических наук, доцент

Успешное предупреждение преступлений возможно лишь в том случае, если внимание будет сконцентрировано на личности преступника, поскольку именно личность является носителем причин их совершения. Те ее особенности, которые порождают такое поведение, должны быть непосредственным объектом предупредительного воздействия [1]. Вышесказанное в полной мере относится к личности преступника, совершившего неосторожное (дорожно-транспортное) преступление. Так в 2015 году только по Брянской области, не смотря на снижение количества дорожно-транспортных происшествий совершенных по вине водителей на 1 % по сравнению с 2014 годом, возросло количество погибших в этих ДТП на 2,8 % [2].

Следует отметить, что при исследовании проблемы личности преступника недопустимы ее социологизация и психологизация. Первое обычно выражается в преувеличении влияния среды на ее формирование и поведение, игнорировании субъективных факторов, психологических свойств, психических состояний и процессов, сведении личности к ее социальным ролям и функциям, положению в системе общественных отношений. Второе – в придании только психологическим факторам решающего значения без учета сформировавшей их социальной среды, тех условий, в которых развивался человек или в которых он действовал.

В целом можно определить личность преступника как личность человека, который совершил преступление вследствие присущих ему психологических особенностей, антиобщественных взглядов, отрицательного отношения к нравственным ценностям и выбора общественно опасного пути для удовлетворения своих потребностей или не проявления необходимой активности в предотвращении отрицательного результата [3].

Преобладание водительской специальности в России, несомненно, отражается в том, что подавляющее большинство преступников на авто-

транспорте мужчины. В последние годы удельный вес женщин-водителей увеличивается, и в перспективе будет возрастать.

Определенные особенности неосторожного преступного поведения женщин, связаны как с социальными причинами – различием в стандартах поведения мужчин и женщин, так и с психофизиологическими особенностями женского организма. Женщины имеют более позитивные социальные установки. При прочих равных условиях они реже, чем мужчины, создают опасные ситуации, более осторожны и надежны в нормальных условиях, значительно реже допускают грубые нарушения правил предосторожности [4]. В то же время в силу повышенной эмоциональности и меньшей физической выносливости они значительно менее адекватно реагируют на экстремальные условия и опасные ситуации.

Специфика дорожно-транспортных преступлений определяется особенностями требований, предъявляемых к водителям транспортных средств. В соответствии со ст. 25 Федерального Закона РФ от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений [5] и регламентированного порядка допуска водителей к управлению транспортными средствами лица, желающие получить водительское удостоверение на право управления механическим транспортным средством, обязаны пройти специальный курс подготовки, а также медицинское освидетельствование.

Прохождение специального курса подготовки завершается теоретическим экзаменом и проверкой навыков управления транспортным средством. Только при условии, что экзамен успешно сдан, лицо получает в установленном порядке водительское удостоверение. Однако при замене водительского удостоверения в настоящее время нет необходимости сдавать экзамен по теории и вождению, а лишь прийти в РЭО ГИБДД по месту регистрации и заменить его еще на десять лет. Во-первых, при замене водительского удостоверения через десять лет уже может несколько раз измениться редакция ПДД, то есть получается, что водитель сдавал экзамен по правилам десятилетней давности, поэтому целесообразно изменить срок действия водительского удостоверения с 10 на 5 лет. А во-вторых, просто необходимо при замене удостоверения обязательно сдать теоретический и практический экзамен. В связи с этим, предлагается внести следующие изменения в Постановление Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами»:

а) уменьшить срок действия водительского удостоверения, заменив в пункте 27 цифры «10» на цифру «5»;

б) изложить пункт 29 в следующей редакции: «Выдача российского национального водительского удостоверения взамен ранее выданного российского национального водительского удостоверения производится после сдачи теоретического экзамена и в следующих случаях».

Значительный удельный вес автотранспортных преступлений и нарушений правил дорожного движения зачастую обусловлен следующими проявлениями: склонностью к превышению скорости, лихачеству, управлению транспортом в состоянии опьянения, то есть к грубым, сознательным противоправным действиям. Безопасность движения зависит также от стажа и опыта водителя, от его непосредственных действий и их соответствия конкретной дорожной ситуации. А эти действия нередко определяются характером водителя, его моральными и нравственными качествами.

Можно выделить следующие детерминанты общественно опасного поведения лиц, управляющих транспортными средствами:

1. Проявление повышенной самоуверенности в оценке мастерства, опыта;
2. Лихачество, сознательное рискованное поведение, негативный пример других правонарушителей;
3. Пренебрежение правилами ради выгоды в скорости, чтобы быстрее доехать до цели, выполнить задание и т. д.;
4. Неудовлетворительное знание ПДД по разным причинам;
5. Не приращение значения нарушениям, т. к. не видят опасности в их совершении;
6. Снисходительное отношение к алкогольному опьянению.

Основываясь на вышеизложенном, следует говорить о необходимости совместно воздействие государства и общества на участников дорожного движения с целью формирования общественно значимых стереотипов транспортной культуры и повышения правосознания. Ситуация усугубляется из-за всеобщего правового нигилизма, безразличного отношения к возможным последствиям дорожно-транспортных происшествий, отсутствия адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, недостаточного привлечения населения к деятельности по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

- 
1. Криминология: учебник / под ред. академика В. Н. Кудрявцева и доктора юридических наук, профессора В. Е. Эминова. М.: Юрист, 2008. С. 150.
  2. Официальный сайт УГИБДД России по Брянской области. URL: <http://www.gibdd.ru/r/32> (дата обращения: 02.02.2016).
  3. Антонян Ю. М., Кудрявцев В. Н., Эминов В. Е. Личность преступника. СПб.: Юридический центр Пресс, 2007. С. 16.
  4. Котик М. А. Психология и безопасность. Таллин, 2004. С. 94.
  5. О допуске к управлению транспортными средствами: Постановление Правительства Рос. Федерации от 24.10.2014 № 1097.

## **К ВОПРОСУ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ОБЪЕКТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

**Вишневецкий К. В.,**

начальник кафедры уголовного права и криминологии Краснодарского  
университета МВД России, доктор юридических наук, профессор;

**Танага И. В.,**

доцент кафедры уголовного права и криминологии  
Краснодарского университета МВД России, кандидат юридических наук

В истории становления и развития отечественного уголовного законодательства об ответственности за дорожно-транспортные преступления в качестве объектов уголовно-правовой охраны, определявших их общественную опасность, признавались: нормальная и правильная работа транспорта [1, с. 297], порядок несения службы на транспорте [2, с. 130], правильность работы и безопасность транспорта [3, с. 24], правильная деятельность советского транспорта [4, с. 6], затем – безопасная работа транспорта в сфере движения и перевозок, трудовая дисциплина и безопасность движения, обеспечиваемые правилами движения и эксплуатации автотранспорта [5, с. 173], правила дорожного движения на автотранспорте, а также безопасность на автотранспорте [6, с. 30-32].

Оценивая вышеобозначенные точки зрения, относительно определения объектов дорожно-транспортных преступлений в истории отечественного уголовного законодательства, считаем возможным не согласиться с некоторыми из авторов, приводя в качестве доводов позиции не менее известных их современников.

Так, на наш взгляд, представляются абсолютно справедливыми точки зрения В. В. Лукьянова и Б. А. Куринова, опровергающие положение об объекте дорожно-транспортного преступления, как о безопасности работы транспорта [7, с. 209; 9, с. 20-21]. Кроме того, толкование объекта дорожно-транспортного преступления как безопасность работы транспорта отвергнуто Пленумом Верховного Суда СССР, Пленумом Верховного Суда РСФСР и Верховными Судами других союзных республик [8]. При подобном толковании объекта преступного нарушения правил дорожного движения утрачивалась основная специфика определения дорожно-транспортных преступлений, как непосредственно связанных с процессом движения или эксплуатации транспортных средств.

По мнению Б. А. Куринова, основным непосредственным объектом преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств «является безопасность движения автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов и иных самоходных машин. Вместе с тем, при совершении рассматриваемых преступлений, вред причиняется и другим правоохраняемым объектам: личности граждан, социалистическому

или личному имуществу. Однако эти интересы выступают лишь в качестве дополнительного непосредственного объекта, который не определяет и не может определять правовую природу данных преступлений» [9, с. 20-21].

Предложенное Б. А. Куриновым определение объекта дорожно-транспортных преступлений, на наш взгляд, представляется, наиболее полно отражающим специфику общественных отношений, которым причиняется вред при совершении рассматриваемых преступлений, но, вместе с тем, на наш взгляд, несколько громоздко и перегружено излишними терминами и информацией.

С нашей точки зрения, указание в данном определении на конкретные виды транспортных средств излишне, поскольку все они могут быть классифицированы по одному признаку – как участвующие в дорожном движении и безопасность эксплуатации которых, регламентируется, соответственно, правилами дорожного движения. Поэтому, представляется справедливой точка зрения об объекте рассматриваемых преступлений не как «безопасности движения автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов и иных самоходных машин», а как о безопасности дорожного движения, так как понятие «дорожное движение» охватывает не только процесс механического перемещения транспортных средств, но и определенное социальное явление, взаимоотношения общности людей, выступающих в качестве участников процесса дорожного движения, положение и действия которых определенным образом регулируются. Иными словами термин «дорожное движение» раскрывает характер общественных отношений, так как именно они в конечном итоге становятся объектом преступного посягательства [10].

Считаем излишним упоминание в ст. 264 УК отдельных видов механических транспортных средств, так как их перечень закрепляется в Правилах дорожного движения.

В соответствии с ФЗ «О безопасности дорожного движения» под безопасностью дорожного движения понимается «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий». Определяя основной непосредственный объект дорожно-транспортных преступлений, А. И. Чучаев понимает в качестве такового безопасность дорожного движения, как нормативную категорию, «охватывающая не только предотвращение вреда охраняемым законом общественным отношениям, но и его устранение либо уменьшение тяжести возможных последствий» [11, с. 266].

Соглашаясь с перечисленными выше точками зрения, мы считаем, что основным непосредственным объектом преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, должна быть признана безопасность дорожного движения. (Подобная концепция находит яркое отражение в УК ФРГ, где § 315b «Опасное вмешательство в

дорожное движение», § 315с «Нарушение правил безопасности дорожного движения».)

Возникает вопрос: какие же из вышеприведенных общественных отношений, которым в результате нарушения правил дорожного движения причиняется вред или создается реальная угроза причинения вреда, можно отнести к объектам уголовно-правовой охраны и какие из них отражают специфику дорожно-транспортного преступления? Малозначительное нарушение Правил дорожного движения (будь то осознаваемое или неосознаваемое нарушение), хотя и причиняет вред общественному порядку, но не входит в предмет уголовно-правового регулирования, т. к. не представляет общественной опасности, достаточной для его криминализации. Глава 12 Кодекса РФ об административных правонарушениях (Административные правонарушения в области дорожного движения) содержит нормы, регламентирующие ответственность за обозначенные деяния.

Вместе с тем, грубое нарушение правил дорожного движения, выражающее явное неуважение к обществу, является частным случаем грубого нарушения общественного порядка и на сегодняшний день квалифицируется как хулиганство, а потому нарушение правил дорожного движения в данном случае необходимо рассматривать не в качестве деяния, а в качестве способа его совершения, что исключает возможность квалификации преступления как дорожно-транспортного. Дорожно-транспортными же преступлениями в соответствии с УК РФ признаются лишь нарушения правил дорожного движения, повлекшие по неосторожности наступление тяжких последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти пострадавших.

Вместе с тем, несмотря на то, что уголовная ответственность за дорожно-транспортные преступления наступает сейчас только в случае реального наступления тяжкого вреда здоровью или смерти пострадавших, жизнь и здоровье людей, на наш взгляд, нельзя признать основными объектами указанных деяний, определяющими место анализируемых составов в структуре УК. Н. И. Загородников [12, с. 244], справедливо отметил, что в целях охраны жизни и здоровья граждан государство издает целый ряд правил, соблюдение которых обеспечивает безопасность людей, поэтому указанные объекты не могут в данном случае быть основными, имеющими определяющее значение при квалификации преступления именно как дорожно-транспортного.

Вышесказанное, в совокупности с исключением из признаков дорожно-транспортного преступления крупного материального ущерба, относится и к отношениям собственности, от причинения вреда которым так же не может зависеть определение деяния, как дорожно-транспортного преступления.

Исходя из вышеизложенного, мы считаем, что такие объекты уголовно-правовой охраны, как жизнь, здоровье, право собственности, инте-

ресы правосудия, здоровье населения и безопасность при оказании услуг или выполнении работ не способны охарактеризовать специфику дорожно-транспортных преступлений. Не являясь основными непосредственными объектами преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, несмотря на свою значимость, указанные общественные отношения не позволяют определить истинный характер общественной опасности преступного нарушения правил дорожного движения и, как следствие, не позволяют определить место уголовно-правовых норм об ответственности за нарушение правил дорожного движения в структуре УК России. Очевидно, что любое дорожно-транспортное преступление совершается в процессе дорожного движения. Нарушение данных правил дорожного движения влечет причинение вреда жизни, здоровью, отношениям собственности, то есть защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Именно эта защищенность и охватывается теми общественными отношениями, которым причиняется вред или создается реальная угроза причинения вреда при нарушении Правил дорожного движения его участниками.

- 
1. Пионтковский А. А., Меньшагин В. Д. Курс советского уголовного права. Особенная часть. Т. 1. М., 1955.
  2. Советское уголовное право. Часть Особенная. М., 1951.
  3. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л., 1957.
  4. Домахин С. А. Ответственность за преступления на автотранспорте. М., 1956.
  5. Булатов С. Я. Вопросы судебной практики по делам о преступлениях на автотранспорте // Ученые записки юрид. фак-та Казах. ун-та. Вып. IV. Алма-Ата, 1957.
  6. Куринов Б. А. Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте. М., 1957.
  7. Лукьянов В. В. Обеспечение безопасности дорожного движения: учеб. пособие. М., 1979.
  8. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также угоном (ст. 211-212.1 УК РСФСР): Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР от 22.10.1969.
  9. Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976.
  10. Пионтковский А. А. Учение о преступлении по советскому уголовному праву. М., 1961; Никифоров Б. С. Объект преступления по советскому уголовному праву. М., 1960.
  11. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. Ю. И. Скуратова, В. М. Лебедева. М., 1996.

12. Загородников Н. И. Преступления против жизни по советскому уголовному праву. М., 1961.

### **ПУНКТ 2.6.1 ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК СПОСОБ УХОДА ОТ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННОЙ СТАТЬЕЙ 264.1 УК РФ**

**Зейналов Ф. Н.,**

старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат юридических наук

Принцип неотвратимости – один из наиболее весомых принципов юридической ответственности, основное условие её эффективности. Предупредительное значение наказания зависит не так от его тяжести, как от неотвратимости. Неотвратимость ответственности означает, что ни одно правонарушение не должно оставаться нераскрытым, вне поля зрения государства и общественности, без отрицательной реакции с их стороны. Неизменной задачей остается использование всей силы законов в борьбе с преступностью и другими правонарушениями, чтобы люди в любом населенном пункте чувствовали заботу государства об их покое и неприкосновенности, были уверены, что ни один правонарушитель не уйдет от заслуженного наказания.

В условиях повышения дорожно-транспортной аварийности обеспечение неотвратимости ответственности всех участников движения способно привести к существенному повышению безопасности на российских дорогах [1, с. 65].

31 декабря 2014 года был подписан Федеральный закон № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения».

С 1 июля 2015 года статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) введена уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Иными словами, пьяных водителей, повторно задержанных за рулем в нетрезвом виде в течение года, будут отправлять в колонию. Теперь закон не делает разницы между водителями с явными признаками алкогольного опьянения и гражданами, которые отказались от медицинского освидетельствования. В обоих случаях повторное задержание в течение года после первого административного наказания будет означать уже уголовную ответственность.

Причина ужесточения закона очевидна. Количество ДТП с участием пьяных водителей растет с каждым днем. Тысячи невинных людей гибнут в страшных авариях по вине нетрезвых автомобилистов. Лишение прав и немаленькие штрафы не помогают.

Именно поэтому было решено принять еще одну меру воздействия: изолировать нетрезвых водителей от общества, то есть просто сажать их в тюрьму.

Самое важное новшество – это уголовное наказание водителя за повторное управление ТС в состоянии алкогольного опьянения. Если раньше пьяные автомобилисты попадали только под статью 264, то сейчас их ждет новая статья 264.1, по которой будут наказываться рецидивисты, совершившие административное нарушение повторно.

Итак, под новую статью попадают лица, которые управляли автомобилем или другим транспортным средством в пьяном виде, при этом они уже были подвергнуты административному наказанию за такое же нарушение.

В каких случаях на автомобилиста, попавшегося пьяным за рулем, может быть наложено наказание по Уголовному Кодексу РФ:

- водитель уже был лишен прав за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения;
- водитель повторно управлял автомобилем в пьяном виде, если с момента предыдущего нарушения (то есть лишения ВУ) не прошел один год;
- автомобилист имеет судимость за дорожное происшествие, которое он совершил, будучи в состоянии алкогольного опьянения. Кстати, судимость снимается через три года после завершения тюремного срока, не позже.

Не стоит забывать, что во всех вышеперечисленных случаях под алкогольным опьянением понимается и отказ от медицинского освидетельствования.

В итоге, санкция ст. 264.1 УК РФ предусматривает назначение следующих видов наказания:

- штраф в размере от 200 тысяч до 300 тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;
- обязательные работы на срок до 480 часов с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;
- принудительные работы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;

- лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

В нашей стране, особенно в зимний период времени, случается много дорожно-транспортных происшествий. И всего лишь 3-5 % это действительно серьезные аварии, с летальными исходами и сильными повреждениями автомобиля, остальные 95 % это легкие аварии. Мелкие повреждения бампера или фары, кузовного элемента. Иногда из-за простой царапины, участникам дорожного движения приходится ждать сотрудников ГИБДД, по несколько часов, исправить такую ситуацию призван «Европротокол при ДТП» [2].

Еще одним нововведением в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в 2015 году явилось закрепление в последнем абзаце п. 2.5 второго раздела Правил дорожного движения Российской Федерации «Общие обязанности водителей» обязанностей водителей при дорожно-транспортном происшествии.

Согласно последним изменениям, при дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан сообщить о случившемся в полицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции, но в соответствии с п. 2.6 прим. 1 второго раздела Правил дорожного движения Российской Федерации «Общие обязанности водителей», если в результате ДТП с участием двух ТС вред причинен только имуществу и обстоятельства не вызывают разногласий у участников, оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может быть осуществлено без участия уполномоченных на то сотрудников полиции путем заполнения водителями, причастных к ДТП транспортных средств соответствующих бланков извещений о дорожно-транспортном происшествии в соответствии с требованиями, установленными Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

То есть, в двух пунктах одного раздела Правил дорожного движения присутствуют взаимоисключающие требования, предъявляемые к водителям транспортных средств – участникам ДТП. Как будет решаться вопрос о привлечении участников ДТП – виновников, оформивших «европротокол» и покинувших место ДТП к административной ответственности и неотвратимости наказания, законодательство пока не раскрывает, но это еще полбеды. Более остро встает вопрос об уходе от предусмотренной ст. 264.1 УК РФ уголовной ответственности участника ДТП управлявшего транспортным средством в состоянии опьянения, будучи ранее судом лишенным такого права.

Статистика ДТП, которые совершают водители в состоянии алкогольного опьянения, свидетельствует о том, что показатели аварийности по вине нетрезвых водителей растут последние несколько лет.

Криминализация управления транспортным средством в состоянии опьянения призвана «сократить на российских дорогах число лиц, имевших «опыт» преступного нарушения правил дорожного движения, реализовать превентивную уголовно-правовую функцию» [3, с. 227].

В изложенном анализе правовых актов налицо юридический конфликт. Полагаем, что в столкновении этих актов юридические противоречия еще найдут многообразные проявления. Примечательно, что именно с принятием и реализацией законов, указов, постановлений и иных актов связано преодоление различных конфликтов, в т. ч. юридических. И здесь роль этих актов столь же значительна, хотя не меньшее значение приобретает устранение противоречий между ними. Сбалансированные между собой правовые акты «гасят» одну из причин юридических коллизий и тем самым вносят свой нормативный вклад в процесс устранения коллизий и их последствий. Остается надеяться, что законодатель в скором времени устранил пробел в действующем законодательстве, позволяющий в соответствии с п. 2.6 прим. 1 второго раздела Правил дорожного движения Российской Федерации уйти от предусмотренной ст.264.1 УК РФ уголовной ответственности участника ДТП управлявшего транспортным средством в состоянии опьянения, будучи ранее судом лишенным такого права.

- 
1. Баранчикова М. В. Реализация принципов законности и справедливости при привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления: монография. Орел: ОрЮИ МВД России, 2011. 81 с.
  2. Губенков О. Е., Зейналов Ф. Н. Причины дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и способы их устранения // Вестник Орловского государственного университета. 2015. № 1 (42).
  3. Баранчикова М. В., Подчерняев А. Н. Особенности криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения // Современные проблемы уголовной политики: материалы VI Междунар. науч.-практ. конф., 25 сент. 2015 г. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2015. Т. 1. С. 223-227.

## **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОСРЕДСТВОМ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ МЕР**

**Кокорин Д. Л.,**

начальник кафедры криминалистики  
Уральского юридического института МВД России,  
кандидат юридических наук, доцент;

**Щетинина Н. В.,**

заместитель начальника кафедры уголовного права  
Уральского юридического института МВД России,  
кандидат юридических наук, доцент

Нарастающая в обществе нетерпимость к нарушениям правил дорожного движения связанным с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, вызвала необходимость предусмотреть уголовную ответственность, в том случае, если данное деяние по неосторожности повлекло наступление последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти (в 2009 году ст. 264 УК РФ была дополнена чч. 2, 4, 6, закрепляющими такую ответственность). А в 2014 году в структуру УК РФ была включена ст. 264.1, предусматривающая ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Несмотря на это, представляется, что в части существующих видов ответственности за нарушение правил дорожного движения и наступивших в силу этого общественно вредных и общественно опасных последствий, не обеспечивается реализация целей предупреждения совершения новых правонарушений, что обуславливает необходимость совершенствования законодательства в этой части.

Состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, по конструкции объективной стороны материальный, поскольку содержит три обязательных признака объективной стороны: деяние в виде нарушения лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; последствия в виде причинение тяжкого вреда здоровью или смерти; причинно-следственная связь между указанным деянием и наступившими последствиями. Отсутствие одного из трех признаков исключает наличие состава преступления в целом. Из этого следует, что нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, в том числе и в состоянии опьянения (если при этом лицо ранее не подвергалось административному наказанию), не является преступным, а значит и общественно-опасным. Кроме того данные деяния в виде формальных составов предусмотрены в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях и раскры-

ваются через категорию общественной вредности. Общественную опасность в составе преступления, предусмотренном ст. 264 УК РФ представляют последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти.

В теории уголовного права категория общественной опасности раскрывается через такие признаки как: «характер» и «степень». Если характер общественной опасности определяет группу общественных отношений, которым в результате совершения преступления причиняется вред, то степень общественной опасности позволяет соотнести различные составы преступлений в целях выработки подхода к установлению вида и размера наказания за данное преступление.

Полагаем, что при определении вида и размера наказания за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, законодатель руководствовался оценкой характера и степени общественной опасности данного преступления. Однако, дополняя ст. 264 УК РФ частями 2, 4, 6, было установлено более строгое уголовное наказание за причинение лицом, находящимся в состоянии опьянения, общественно-опасных последствий аналогичных соответственно частям 1, 3, 5. Ранее мы отмечали, что нарушение правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии опьянения является общественно-вредным, и, следовательно, влечет административное, а не уголовное наказание.

В случае если одно или несколько общественно-вредных деяний приводят к наступлению общественно-опасных последствий, то вопрос ответственности лица решается посредством уголовного наказания без административной ответственности. Однако в системе уголовного законодательства ранее не прослеживалось увеличение вида уголовного наказания в случае установления в составе преступления дополнительного общественно-вредного признака. Увеличение возможности назначения наказания в виде лишения свободы за преступления, предусмотренные чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, относительно аналогичных преступлений, предусмотренных чч. 1, 3, 5 ст. 264 УК РФ, как уголовного наказания следовало исключить исключительно за общественно-опасные деяния или общественно-опасные последствия, по нашему мнению идет в разрез с теорией уголовной ответственности.

Думается, что такое решение законодателя обусловлено стремлением реализовать предупредительную цель уголовного наказания, минимизировать количество дорожно-транспортных происшествий по вине лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения. Реализация превенции нарушения правил дорожного движения путем установления более строгого наказания хорошо зарекомендовала себя в административном законодательстве. Увеличение штрафных санкций и установление более строгих видов наказаний к ряду административных правонарушений привело к уменьшению нарушений правил дорожного движения в этой части. Однако данный метод действенен для составов правонарушений с

формальной конструкцией объективной стороны и умышленной формой вины. Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ характеризуется виной в форме неосторожности в виде легкомыслия или небрежности. Применительно к чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ вина в форме легкомыслия, то есть лицо самонадеянно рассчитывает на предотвращение последствий и, соответственно, на то, что уголовная ответственность не последует. При таких обстоятельствах предупредительная функция малоэффективна. В сложившейся ситуации следует констатировать, что управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения является общественно-опасным и требует мер уголовно-правового реагирования.

На основании вышеизложенного предлагается признать утратившими силу чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ и изложить ст. 264.1 УК РФ в следующей редакции:

Статья 264.1 Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения

Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, или невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, -

наказывается

Статью 12.8 КоАП РФ изложить в следующей редакции:

Статья 12.8. Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения

Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, -

влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

## **КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ БОРЬБЫ С ПРЕСТУПЛЕНИЯМИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Мальцева О. А.,**

заместитель начальника кафедры специальной подготовки  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат педагогических наук

Проблема безопасности движения на автомобильном транспорте носит актуальный характер всегда, она напрямую связана с экономической и социальной сферами жизни общества и состоит в повышении уровня за-

щищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Несмотря на происходящее снижение основных показателей аварийности, обстановка в сфере безопасности дорожного движения остается сложной в связи с высоким уровнем дорожно-транспортного травматизма, в том числе и детского. Ежегодно в Российской Федерации происходят свыше 150 тысяч дорожно-транспортных происшествий. Например, согласно официальным статистическим данным, с января по ноябрь 2015 года на российских дорогах произошло 166665 ДТП, в них погибло 20987 человек [1].

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе являются: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении, соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения. Определенную роль в деле обеспечения безопасности работы автотранспорта играют уголовно-правовые и криминологические меры борьбы с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Сегодня проблемы предупреждения преступлений интенсивно разрабатываются в криминологии, активно исследуются основные методологические проблемы, формируются важнейшие исходные положения. Профилактика преступлений составляет, на наш взгляд, часть предупредительной работы. Одной из основных задач профилактики преступлений является изучение причин преступности, так как исследование причин преступности раскрывает природу этого социально-негативного явления, объясняет его происхождение, показывает, от чего зависит существование преступности, что способствует её сохранению. Только на основе подобных знаний можно обеспечить эффективную борьбу с преступностью.

Под причинами преступности понимается совокупность социальных явлений и процессов, которые во взаимодействии с обстоятельствами, играющими роль условий, детерминируют существование преступности как социального явления. Причины преступности, связанной с автомобильным транспортом изучались многими учеными, такими, как В. И. Жулев, А. И. Коробеев, В. В. Лукьянов, П. Г. Мачковский, Ф. Б. Мельников, А. Х. Натов, Б. В. Петухов, В. П. Ревин, и другими. Необходимость исследования причин дорожно-транспортных преступлений криминологически оправданна как с объективных, так и субъективных позиций и объясняется важностью деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения как направления, затрагивающего интересы, здоровье и жизнь российских граждан, ежедневно выступающих участниками дорожного движения [2]. Именно на современном этапе остро встает проблема обеспечения бе-

зопасности дорожного движения, так как число жертв дорожно-транспортных происшествий остается очень высоким.

Одной из важных криминологических причин следует отнести характеристику личности преступника (водителя) в сфере дорожного движения. К числу основных видов нарушений правил дорожного движения водителями относятся: выезд на полосу встречного движения; несоответствие скорости конкретным условиям движения; превышение установленной скорости; управление в состоянии опьянения; несоблюдение очередности проезда; нарушение правил обгона; неправильный выбор дистанции; нарушение правил проезда пешеходных переходов, нарушение правил перевозки людей, нарушение правил проезда железнодорожных переездов. Водители транспортных средств не думают о личной безопасности, угрозе жизни пассажиров, о возможных тяжелых экологических последствиях.

Следует отметить, что место и роль личностного фактора в механизме умышленного и неосторожного преступления значительно различаются, поскольку психологическое содержание неосторожного преступного поведения весьма специфично. Лица, совершающие неосторожные преступления, характеризуются определенными особенностями, отличающими их от умышленных преступников. Для неосторожных преступников менее чем для умышленных характерно наличие криминогенных свойств личности. Нарушитель правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, выполняя определенные действия (бездействия), не осознает их общественно опасного характера, не предвидит их возможных последствий либо легкомысленно рассчитывает на предотвращение вредных последствий, и в то же время обязан осознавать и предвидеть их. Почему же лицо, не желающее причинить вред обществу, допускает это? Ведь предполагается, что лицо было способно и могло избежать причинения вреда именно в этой ситуации. Преступник – это лицо, для которого преступное поведение является врожденным либо следствием заблуждения, страсти или случая [3]. По мнению П. С. Дагеля, это объясняется определенными психологическими дефектами неосторожно действующего лица, приводящими его к нарушению правил предосторожности. Они условно могут быть разделены на три группы, что, впрочем, не исключает их взаимосвязи. Указанные дефекты П. С. Дагель небезосновательно подразделяет на: а) дефекты восприятия и переработки информации (субъект не воспринял имеющуюся информацию о необходимости соблюдения правил предосторожности, не осознал воспринятую им информацию, неправильно оценил ее, сделал ошибочные выводы); б) дефекты решения (субъект не нашел решения, которое исключило бы причинение вреда обществу, принял неправильное решение); в) дефекты действия (субъект не смог правильно осуществить действие, необходимое для предотвращения вредного результата) [4]. Однако, соглашаясь с П. С. Дагелем, все-таки отметим, что личность и конкретные жизненные обстоятельства внешней среды примерно в равной

степени обуславливают большинство преступных деликтов, в том числе, как нам представляется, и неосторожных.

Часть водителей в силу недостаточной профессиональной подготовки проявляют невнимательность, беспечность, а порой и преступную халатность при управлении автотранспортными средствами; 98 % столкновений на железнодорожных переездах происходят из-за проезда водителями на красный сигнал светофора, объездов закрытых шлагбаумов и выезда на путь перед поездами, а также при попытке переехать железнодорожный путь вне переезда, тем самым грубо нарушая правила дорожного движения. Тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, связанных с пересечением автомобильных и железных дорог, говорит о высокой общественной опасности данных происшествий.

Одной из причин возникновения дорожно-транспортного происшествия является, как известно, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии. Правовое регулирование проблематики, связанной с употреблением алкоголя при управлении транспортным средством, когда возникает угроза жизни и здоровью или может быть нанесен значительный имущественный ущерб, исходит из принципа абсолютной недопустимости употребления алкоголя перед или в процессе осуществления такой деятельности. Это обусловлено негативным воздействием алкоголя на реакцию человека, на его органы чувств, на координацию движений и т. д. Однако, особенно в последнее десятилетие, среди специалистов нет единого мнения по поводу абсолютного запрещения употребления алкогольных напитков при управлении транспортным средством. Учитывая временное возбуждающее или, иначе, положительно стимулирующее влияние малых доз алкоголя на психическую или физическую деятельность человека, некоторые авторы не считают такое употребление категорически нежелательным. В некоторых странах употребление алкоголя при управлении транспортными средствами не считается правонарушением. Граница дозволенного употребления алкоголя за рулем в разных странах устанавливается по-разному. Действующее законодательство РФ запрещает садиться за руль при наличии алкоголя в крови. Помните, что даже кажущиеся «несерьезными» 0,2-0,3 промилле, за которые так ратуют наши автоводители, могут стать причиной катастрофы. И здесь стоит упомянуть про остаточный алкоголь. Люди не придают ему значение и считают, что для того, чтобы полностью протрезветь достаточно хорошо выспаться. Но это не так – например, если человек ложится спать в средней степени опьянения (1,5-2,0 промилле), то на утро он проснется не трезвым, но в легкой степени (0,5-1,0 промилле). И, несмотря на то, что водитель чувствует себя относительно хорошо и списывает негативные моменты на состояние похмелья, в его крови все еще содержится доза алкоголя, превышающая допустимое законом содержание спирта в крови, и садиться за руль в таком состоянии – прямое нарушение действующего законодательства [5].

К проблемным факторам с точки зрения обеспечения безопасности автобусных перевозок следует отнести увеличение количества автобусов у мелких собственников, замедление темпов обновления парка, отсутствие действенного механизма контроля за соблюдением режимов труда и отдыха водителей. Причиной трагедий может быть как нарушение правил дорожного движения со стороны водителя, так и технические неисправности автобуса.

С нарушением правил дорожного движения пешеходами связано практически каждое третье дорожно-транспортное происшествие. К числу основных нарушений правил дорожного движения пешеходами относятся: переход проезжей части в неустановленном месте, неподчинение сигналам регулирования дорожного движения, неожиданный выход на проезжую часть, передвижение по проезжей части при наличии тротуара, появление ребенка на проезжей части без взрослого, игра на проезжей части, состояние опьянения. Среди указанных нарушений правил дорожного движения, допускаемых пешеходами, наибольшее значение показателей приходится на переход пешеходами проезжей части в неустановленных местах и нахождение их в нетрезвом состоянии, а также на неожиданный выход на проезжую часть. Так, например, во Франции среди пешеходов наиболее уязвимы дети в возрасте от 5 до 9 лет [6]. Не отрицая продуктивности такого подхода при условии возможности четкого соотношения представителей каждой возрастной группы с их определенным возрастом, социальным статусом, подчеркнем, однако, что в целях организации профилактической работы с каждым заинтересованным субъектом правильнее выявлять степень риска попадания детей в дорожно-транспортные происшествия не по их возрасту, а по роду занятий (дошкольники, школьники). Здесь возможно определить наибольшую травмоопасность детей в зависимости от их социального статуса, а критерий возраста сохранит свое значение, однако, в качестве дополнительного. У ребенка недостаточно развиты психомоторные реакции и органы чувств, он не способен понять символику дорожных знаков и сигналов. Поэтому в какой-то мере нарушается баланс между требованием правил дорожного движения и способностями ребенка, что очень важно учитывать при обеспечении безопасности дорожного движения и относится к детям как к объекту повышенного внимания.

Одной из причин сохраняющейся высокой тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий является крайне низкий уровень активной, пассивной и послеаварийной безопасности производимых в стране транспортных средств. Конструкторские решения по элементам безопасности автомобилей, являющиеся неременным условием для их эксплуатации за рубежом, внедряются у нас медленно.

Сегодня выбор методов реагирования на преступные нарушения правил дорожного движения обуславливается специфическими характери-

стиками личности дорожно-транспортного преступника, обстоятельствами, характеризующими само преступление [7].

На основании проведенного криминологического анализа преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения, приходим к выводу, что предупреждение данных преступных деяний должно проводиться с учетом всех причин и условий, способствующих нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

1. Статистика [Электронный ресурс] / Официальный сайт ГИБДД МВД РФ. URL: <http://www.gibdd.ru/stat> (дата обращения: 30.11.2015).
2. Баранчикова М. В. Проблемы установления причин дорожно-транспортных преступлений // Вестник Орловского государственного университета. 2014. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2014. № 6 (41). С. 13-17.
3. Гвоздева Е. В. Типология преступников, совершивших нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств [Электронный ресурс] // Транспортное право. 2007. № 2. URL: <http://www.center-bereg.ru> (дата обращения: 21.11.2015).
4. Дагель П. С., Котов Д. П. Субъективная сторона преступления и ее установление / науч. ред. Г. Ф. Горский. Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та, 1974.
5. Алкоголь в крови человека [Электронный ресурс]. URL: <http://prozavisimosti.ru> (дата обращения: 21.11.2015).
6. Степанов А. В., Рябушенко А. В. Мировые тенденции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения пешеходов [Электронный ресурс] // Вестник Харьковского национального автомобильно-дорожного университета. 2013. Выпуск № 61-62. URL: <http://cyberleninka.ru> (дата обращения: 21.11.2015).
7. Баранчикова М. В. Обеспечение безопасности дорожного движения как криминологическая проблема // Проблемы теории и практики борьбы с экстремизмом и терроризмом: сб. Всероссийской научно-практической конференции. Ставрополь, 2015. С. 308-310.

## **АНАЛИЗ ЕВРОПЕЙСКОГО ОПЫТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Маслакова Е. А.,**

доцент кафедры «Уголовное право и процесс»

Приокского государственного университета, кандидат юридических наук

Основная часть пассажирских и грузовых перевозок приходится на автомобильные дороги (например, в Европейском союзе, соответственно, около 80 и 50 %). Рост доходов во многих развивающихся странах привел

к увеличению числа автотранспортных средств и объемов дорожного движения, однако потенциал управления безопасностью дорожного движения, дорожно-транспортная инфраструктура и контроль за соблюдением правил, обеспечивающих безопасность движения, отстают от этих процессов. В результате, дорожно-транспортная безопасность стала одной из главных проблем во многих странах.

Каждый год во всем мире в дорожно-транспортных происшествиях гибнут 1,3 млн людей и 50 млн получают травмы, причем примерно 90 % всех погибших и травмированных приходится на страны с низким уровнем дохода, хотя в них находится лишь 48 % мирового парка зарегистрированных автомобилей. К 2030 г. число этих жертв может удвоиться вследствие роста автомобилизации и урбанизации в данных странах. Разница между странами с низким и средним уровнем дохода и странами с высоким уровнем дохода, где смертность на дорогах все еще высока, производит шокирующее впечатление [6].

В Содружестве Независимых Государств (СНГ) количество легковых автомобилей на 1000 жителей увеличилось с 64 в 1990 году до 181 в 2015 году [4]. Аналогичные тенденции прослеживаются в странах Юго-Восточной Европы: в Албании количество легковых автомобилей на 1000 жителей выросло с 18 в 1994 году до 68 в 2015 году, а в Хорватии – со 143 до 276 [5].

Во многих странах, особенно в СНГ, автотранспортные средства, как правило, бывают старыми и не отвечают стандартам безопасности. Проблему усугубляет трансграничная торговля автомобилями, которые в Западной Европе считаются слишком ненадежными, устаревшими или загрязняющими окружающую среду. Протяженность автомобильных дорог (в тыс. км) и автомагистралей (в км) также увеличилась по сравнению с 1990-ми годами: соответственно, на 18 % и 157 % в СНГ, 21 % и 75 % в странах ЕС, 46 % и 144 % в Юго-Восточной Европе [6]. Несмотря на то, что, начиная 1990-х годов, в дорожно-транспортную инфраструктуру направляется большой объем инвестиций, в некоторых странах СНГ эта инфраструктура плохо содержится и испытывает нехватку капиталовложений.

Если в Западной Европе количество погибших в ДТП неуклонно снижается – менее 6 случаев на 100 тысяч населения в Нидерландах, Швеции, Швейцарии, Норвегии и Великобритании (2015 год) – то в большинстве стран Европы и Центральной Азии (далее ЕЦА) смертность в результате дорожно-транспортного травматизма возрастает, хотя эти страны имеют меньший парк автомобилей и относительно небольшой пробег автотранспортных средств на душу населения.

Такие показатели отрицательно сказываются на экономически активных категориях населения: 55 % погибших в результате ДТП в странах ЕЦА – это лица в возрасте от 15 до 44 лет, причем среди них больше всего

людей в возрасте 15-29 лет (более чем в 80 % случаев это мужчины). Рост смертности в результате ДТП и различия в уровнях смертности между мужчинами и женщинами связаны со злоупотреблением алкоголем. Дети и пожилые люди также уязвимы на дорогах, в особенности в качестве пешеходов; у них в 7-9 раз выше риск гибели в автокатастрофе, чем у тех, кто находится в автомобиле.

Процент погибших среди различных участников дорожного движения колеблется от страны к стране, отражая различия в уровне риска и безопасности. В странах ЕЦА большинство погибших на дорогах – это пассажиры и водители четырехколесных автотранспортных средств. Однако в ряде стран ЕЦА – Албании, Беларуси, Кыргызстане, Таджикистане и Украине – смертность среди пешеходов также весьма высока: здесь пешеходы составляют 40 % и более от общего числа погибших в ДТП [2].

Как показывает анализ статистики, в случае дорожно-транспортных происшествий основными факторами риска являются [6]:

- особенности проектирования автомобильных дорог, в том числе, те особенности, которые подвергают риску наиболее уязвимых участников движения, когда они не отделены от транспортного потока (например, в связи с отсутствием пешеходных переходов или тротуаров);

- отсутствие эффективного регулирования и контроля за соблюдением установленных требований к техническому состоянию автомобиля, к подготовке и тренировке водителей;

- слабая водительская дисциплина: нарушение скоростного режима, неосторожность, вождение в нетрезвом виде, неиспользование ремней безопасности, шлемов и других средств защиты, а также пользование мобильными телефонами, особенно отправление текстовых сообщений, в процессе вождения.

В мировом масштабе издержки, связанные с гибелью людей на дорогах оцениваются примерно на уровне 1 % валового национального продукта в странах с низким уровнем дохода, 1,5 % в странах со средним уровнем дохода и 2 % в странах с высоким уровнем дохода. Общие издержки государств ежегодно превышают 500 млрд долл. США. В регионе ЕЦА наибольшие издержки несут крупные страны с большой численностью населения: Россия (34 млрд долл. США в год), Турция (14 млрд долл. США), Польша (10 млрд долл. США) и Украина (5 млрд долл. США) [6]. Помимо гибели и инвалидности людей в результате автокатастроф, опасные дорожные условия ограничивают мобильность граждан и возможность вести здоровый, активный образ жизни.

Анализ мирового опыта в данной сфере показывает, что эффективная стратегия обеспечения безопасности дорожного движения требует межотраслевого подхода, основанного на системе обеспечения безопасности. Для ее реализации необходимо головное ведомство, которое будет координировать действия многочисленных государственных ведомств, между

которыми, как правило, распределяются функции обеспечения безопасности дорожного движения, включая министерство транспорта, министерство внутренних дел, полицию, министерство здравоохранения и министерство образования [1]. Безопасность дорожного движения должна учитываться при разработке планов и программ развития транспорта и рассматриваться в контексте более широкого обсуждения экономической политики, которое оказывает влияние на выбор населением вариантов передвижения и транспортных решений. Когда вопросы безопасности дорожного движения являются неотъемлемой частью транспортной политики, становятся очевидными выгоды от уменьшения шумового и атмосферного загрязнения, контроля над употреблением алкоголя и создания условий для пешеходов и велосипедистов. Так, при более низкой скорости движения сокращаются расходы, связанные с травматизмом, издержки, обусловленные загрязнением воздуха, выбросами парниковых газов и шумом, а также предубеждения возникающие у потенциальных пешеходов и велосипедистов на почве страха.

Во многих странах ЕЦА уже созданы структуры и приняты процедуры для решения проблемы дорожно-транспортного травматизма, в том числе, институциональные механизмы, в рамках которых головные ведомства координируют меры реагирования на национальном уровне, финансирование в рамках национальных бюджетов, а также национальные стратегии в области безопасности дорожного движения с измеряемыми целевыми показателями. Национальные законодательства устанавливают ограничения скорости, регламентируют управление транспортным средством под воздействием алкоголя и предписывают использование средств обеспечения безопасности. Кроме того, многие страны ЕЦА требуют проведения официальных аудиторских проверок состояния крупных дорожно-строительных проектов и регулярных аудиторских проверок существующих автомобильных дорог – при этом многие из них следуют директиве ЕС, предписывающей проведение аудиторских проверок по всем капиталовложениям в опорные дорожные сети – и проводят политику, стимулирующую пользование общественным транспортом, пешее передвижение и езду на велосипеде. Существуют (хотя и разные по качеству) официальные общедоступные системы оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим в результате аварии.

Однако, несмотря на прогресс, наблюдаемый в странах ЕЦА, им необходимы дополнительные и более масштабные мероприятия и ресурсы для улучшения значительно худших показателей безопасности дорожного движения по сравнению со странами Западной Европы.

Опыт стран с высоким уровнем дохода, а также стран со средним уровнем дохода показывает, что повышение уровня безопасности дорожного движения требует последовательной работы в течение 20-30 лет с целью подготовки и осуществления всеобъемлющих и комплексных про-

грамм создания системы безопасности в условиях координации со стороны хорошо структурированного и надлежащим образом финансируемого головного ведомства, обладающего технической и операционной компетенцией [2]. Необходимо разработать и укрепить процессы бизнес-планирования и системы мониторинга качества, обеспечивающие поддержку долгосрочной стратегии. При этом первый этап такой стратегии должен содействовать достижению консенсуса между заинтересованными сторонами и государственными ведомствами в отношении долгосрочного плана действий, основанного на мерах, успех которых может быть наглядно продемонстрирован. Необходимо определить план финансирования реализации стратегии. Следует оказать содействие в разработке программы повышения безопасности объектов инфраструктуры, просвещения участников дорожного движения, контроля за соблюдением правил дорожного движения и обеспечения готовности к чрезвычайным ситуациям. Безусловно, следует активизировать усилия, направленные на снижение уровня коррупции, обеспечение прозрачности и восстановление авторитета и общественного доверия к дорожной полиции [3].

На основе исследования европейского опыта в данной области, можно выделить шесть общих рекомендаций, отражающих стратегические инициативы, осуществление которых необходимо для улучшения национальных показателей безопасности дорожного движения в странах ЕЦА, в том числе и в России:

- определить в составе правительства головное ведомство для руководства работой по обеспечению безопасности дорожного движения на национальном уровне;
- провести оценку состояния проблемы, мер экономической политики и институциональных структур, имеющих отношение к вопросам дорожно-транспортного травматизма, а также потенциала каждой страны в области предупреждения дорожно-транспортного травматизма;
- разработать национальную стратегию и план действий в области безопасности дорожного движения;
- выделить финансовые и людские ресурсы для решения рассматриваемой проблемы;
- принять конкретные меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и минимизации травматизма и его последствий, а также провести оценку эффективности этих мер;
- оказать содействие в укреплении национального потенциала и международного сотрудничества.

Кроме того, управление с целью улучшения результатов в области безопасности дорожного движения на уровне стран должно быть направлено на обеспечение трех взаимосвязанных элементов системы управления безопасностью дорожного движения: институциональный механизм управления, мероприятия и результаты. При этом важнейшее значение должно

придаваться функциям организационного управления и, более конкретно, роли головного ведомства. Одних мероприятий будет недостаточно.

Создание институционального механизма управления требует:

- укрепления организационного и управленческого потенциала для предупреждения ДТП, в том числе потенциала головного ведомства с акцентом на практической подготовке руководителей старшего звена, ответственных исполнителей в различных секторах, а также координаторов и специалистов-практиков, работающих в министерствах, особенно министерствах транспорта, юстиции, дорожной полиции и здравоохранения;

- создания условий для участия гражданского общества и частного сектора, способного мобилизовать политическую поддержку на основе четко сформулированных социальных требований со стороны населения;

- совершенствования общенациональных систем контроля дорожно-транспортной безопасности с целью оперативного установления причин, рисков, масштабов и последствий ДТП; четкого выявления факторов риска в целях принятия более эффективных мер; а также оценки эффективности этих мер;

- проведения национальных обзоров безопасности дорожного движения, которые являются прочной основой для разработки политики и планов. Эти обзоры способствуют выявлению основных групп и факторов риска с целью определения приоритетов, постановки реалистичных целей, выделения бюджетных средств, уточнения ответственности за практическую реализацию и обеспечения тщательной оценки.

Ориентация на результаты требует:

- включения вопросов безопасности дорожного движения во все этапы планирования, проектирования и эксплуатации дорожно-транспортной инфраструктуры. На этапе планирования, до утверждения проекта, необходимо проводить ориентированный на перспективу сравнительный анализ, обеспечивающий оценку планируемых существенных изменений и сооружения новых объектов в контексте изучения показателей дорожной безопасности. Проверки безопасности автомобильных дорог и анализ последствий с точки зрения безопасности дополняют эти оценки, уделяя основное внимание особенностям проектирования объекта дорожно-транспортной инфраструктуры. Кроме того, необходимо проводить анализ участков дорог, являющихся очагами аварийности, с целью обеспечения адресного вложения средств в участки дорог с наиболее высокой концентрацией ДТП или в участки дорог с наиболее высоким потенциалом снижения уровня аварийности;

- снижения предельной допустимой скорости, особенно в городах. В дополнение к этому для получения быстрого эффекта в плане безопасности необходимо принять меры в области проектирования автомобильных дорог, правоприменительной практики и рекламы, установить видеокаме-

ры, фиксирующие скорость движения, и ввести соответствующие меры наказания;

- сокращения потребления алкоголя за рулем. Учитывая относительную значимость проблемы злоупотребления алкоголем в некоторых странах ЕЦА, в том числе в России, для обеспечения долгосрочной устойчивости усилий по обеспечению безопасности дорожного движения необходимы: проведение общей политики контроля над употреблением алкоголя, принятие финансовых мер и осуществление различных мероприятий. Предельно допустимый уровень содержания алкоголя в крови необходимо привести в соответствие с международной практикой, а приоритет следует отдавать общему систематическому полицейскому контролю по принципу сдерживания с наложением крупных штрафов;

- расширения использования ремней безопасности за счет правоприменительных мер, проведения информационных кампаний, пересмотра технических требований (по крайней мере, для новых автомобилей), рекламирования систем напоминания о ремнях безопасности, а также проведения периодических опросов с целью отслеживания показателей использования передних и задних ремней безопасности;

- сокращения рисков, связанных с молодыми водителями, за счет внедрения дифференцированной системы выдачи водительских удостоверений и расширенных программ подготовки водителей;

- совершенствования системы оказания неотложной медицинской помощи в рамках более широкомасштабной работы по модернизации системы здравоохранения с целью снижения смертности и уменьшения травматизма;

- интеграции вопросов обеспечения безопасности дорожного движения и транспортной политики. Как показывают последние исследования, частоту столкновений автотранспортных средств можно снизить за счет совершенствования возможностей передвижения (например, улучшения условий для пешеходов и велосипедистов, а также расширения возможностей осуществления совместных поездок в одном автотранспортном средстве и повышения качества работы общественного транспорта);

- разработки демонстрационных проектов. Детально проработанные демонстрационные проекты могут ускорить процесс сближения с передовой практикой в области обеспечения безопасности дорожного движения и являются важным компонентом работы по укреплению потенциала. Они могут служить полезными ориентирами для широкомасштабной реализации современных программ обеспечения безопасности дорожного движения при поддержке со стороны государственных и международных финансовых организаций.

---

1. Войтенко Е. А. Влияние международного опыта правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения на развитие отечест-

- венного законодательства [Электронный ресурс]. URL: [http://superinf.ru/view\\_helpstud.php?id=5567](http://superinf.ru/view_helpstud.php?id=5567) (дата обращения: 03.04.2016).
2. Епифанов Ю. А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения // Бизнес в законе: экономико-юридический журнал. 2011. № 1. С. 152-154.
  3. Жилкин М. Г., Качалов В. В., Маслакова Е. А. Доктринальные подходы и правовые позиции применения законодательства об индивидуализации наказания в отношении сотрудников органов внутренних дел // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Серия: Юриспруденция. 2014. № 4. С. 49-52.
  4. Маслакова Е. А. Особенности квалификации уничтожения и повреждения транспортных средств // Современное общество и право. 2015. № 2 (19). С. 54-60.
  5. Маслакова Е. А. Понятие и признаки хищения транспортных средств // Реформирование законодательства в сфере противодействия преступности и проблемы его применения: материалы межвузовского научно-методического семинара / отв. редактор М. Г. Жилкин. 2015. С. 140-144.
  6. Олещенко Е. М., Сваткова Е. А. Мировой опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения: малозатратные и быстрореализуемые мероприятия // Транспорт Российской Федерации. 2010. № 4 (29). С. 36-41.

## **К ВОПРОСУ О ПОСТРОЕНИИ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

**Сирохин А. И.,**

старший преподаватель кафедры гражданско-правовых дисциплин  
Восточно-Сибирского института МВД России

Несмотря на весьма подробное освещение проблем уголовно-правовой охраны обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств [1] и особенностей развития уголовного законодательства о преступлениях в указанной сфере [2], остался недостаточно изученным вопрос о становлении и эволюции юридических конструкций [3] в рассматриваемом нами уголовно-правовом институте.

Транспорт и безопасность его функционирования были выделены в качестве объекта уголовно-правовой охраны лишь в УК РСФСР 1960 г. который содержал три статьи об ответственности за преступления в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Анализ их юридических конструкций позволяет утверждать, что за основу были взяты конструкции так называемых «материальных» составов преступлений, а также использованы признаки специального субъекта.

Из текста уголовного закона и его легального нормативного судебного толкования можно судить, что в диспозициях ст. 211 и 212 УК РСФСР были использованы идентичные юридические конструкции, а в ст. 213 УК РСФСР – часть такой конструкции без первого уровня дифференциации (т. е. с наиболее тяжкими последствиями), а также несколько иными формулировками признаков субъекта и общественно опасных последствий.

В юридической конструкции, использованной в диспозициях ст. 211 и 212 УК РСФСР, можно выделить следующие особенности:

1) в основание дифференциации уголовной ответственности положен качественный признак тяжести общественно опасных последствий;

2) использована сложная опосредованная (двухзвенная) причинная связь. Это видно из использованных словоформ: «повлекшее» + «причинение».

Последнее обстоятельство имело важное значение, поскольку позволяло не придавать самостоятельного уголовно-правового значения отдельным обстоятельствам (порой случайным), которые обусловили причинение конкретной травмы потерпевшему. Более подробно основания такого решения рассмотрены в другой работе автора [4] и их анализ не является целью настоящей статьи.

В 1968 г. Верховный Совет РСФСР внес существенные изменения в перечень транспортных преступлений, а также в использованную ранее юридическую конструкцию. Концептуальными явились следующие изменения:

1) был изменен адресат уголовно-правового запрета: сформулирован новый перечень специальных субъектов на базе не юридических (должность, место работы), а фактических (ролевых) признаков: лицо, управляющее транспортным средством, лицо, ответственное за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств.

2) для различных адресатов уголовно-правового запрета (специальных субъектов) были предусмотрены отдельные статьи Особенной части УК, за счет чего были конструктивно установлены связи признаков субъекта с деянием;

3) изменены представления о степени общественной опасности нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также о градации этой степени в зависимости от последствий. В итоге декриминализировано рассматриваемое деяние, когда оно повлекло причинение легких телесных повреждений (легкого вреда здоровью). Сконструировано три уровня дифференциации уголовной ответственности в ст. 211 УК РСФСР;

4) в ст. 211.2 УК РСФСР «Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств» и ст. 211.3 УК РСФСР «Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии

опьянения» применена так называемая «материальная» юридическая конструкция, однако без дифференциации уголовной ответственности, а последствия в объективной стороне заменены отсылкой на любой результат, предусмотренный ст. 211 УК РСФСР;

5) конструкция диспозиции ст. 211 УК РСФСР дополнена примечанием к этой статье, где разъяснялось содержание предмета преступления (транспортного средства);

б) перечень преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств был дополнен новым запретом с принципиально иной конструкцией: управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 211.1 УК РСФСР). Специфика состояла в том, что из текста закона конструкция усматривалась так называемой «формальной», а в Кодексе РСФСР об административных правонарушениях была предусмотрена аналогичная норма, т. е. был создан механизм административно-правовой преюдиции.

Проведенный анализ юридических конструкций среди важных конструктивных новшеств на данном историческом этапе позволяет отметить следующее:

1) за счет описания фактических признаков специального субъекта (лицо, управляющее транспортным средством) установлена связь адресата запрета с деянием, а потому уточнен смысл формулировки «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта». Эта связь «деяние – специальный субъект» явилась разграничительным признаком в соотношении со ст. 213 УК РСФСР и статьями о неосторожных преступлениях против жизни и здоровья, а также о преступлениях против правил охраны труда и производства специальных работ;

2) дифференциация уголовной ответственности проводится как по качественному признаку (средней тяжести вред здоровью (в терминологии УК РСФСР – менее тяжкие телесные повреждения) – тяжкий вред здоровью (в терминологии УК РСФСР – тяжкие телесные повреждения) – смерть человека), так и по количественному признаку (смерть одного человека, смерть двух или более лиц).

В заключение следует сказать, что следующие два этапа реформирования норм УК РСФСР о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (1982-1985 гг., 1992 г.) не внесли сколько-нибудь ощутимых изменений в созданные юридические конструкции диспозиций и были связаны с текущими корректировками по размерам основных и дополнительных видов наказания. Терминология статей УК РСФСР была приведена в соответствие с категориальным аппаратом административного законодательства, а в 1992 году были изменены формулировки исчисления штрафов (с абсолютных величин на кратные минимальным размерам оплаты труда). Следует, однако, отметить, что в

декабре 1992 г. было декриминализовано управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 211.1 из УК РСФСР исключена).

В остальном созданная юридическая конструкция просуществовала до принятия нового УК РФ 1996 г.

---

1. Макашвили В. Г. Уголовная ответственность за неосторожность. М.: Госюриздат, 1957. 211 с.; Коробеев А. И. Транспортные преступления. Квалификация. Ответственность. Предупреждение. Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1992. 300 с.; Козаев Н. Ш. К вопросу об обеспечении транспортной безопасности уголовно-правовыми средствами // Транспортное право. 2014. № 4. С. 20-23 и др.

2. См. напр. у автора: Сирохин А. И. Развитие уголовно-правовых норм о преступлениях в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Деятельность правоохранительных органов и государственной противопожарной службы в современных условиях: проблемы и перспективы развития: материалы Международной научно-практической конференции в 2 частях. Ч. I. Иркутск: ФГОУ ВПО «Восточно-Сибирский институт МВД России», 2009. С. 178-181; Сирохин А. И., Шиханов В. Н. Опыт критического осмысления правовой политики обеспечения безопасности дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2010. № 2. С. 38-49; Сирохин А. И. Теоретические аспекты небрежности в праве России // История государства и права. 2007. № 12. С. 6-8 и др.

3. См. подробнее у автора: Сирохин А. И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период // Транспортное право. 2015. № 3. С. 6-12.

4. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов, В. Н. Шиханов; под ред. д-ра юрид. наук, проф. В. В. Лунеева. СПб.: Издательство «Юридический центр-Пресс», 2011. С. 194-215, 256-394 и др.

## **К ВОПРОСУ О ВЫЯВЛЕНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КОТОРЫЕ ПРЕДУСМОТРЕНА СТАТЬЕЙ 264.1 УК РФ**

**Смоляков А. И.,**

старший преподаватель кафедры специальной подготовки  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат юридических наук

12 ноября 2009 Д. А. Медведев в своём Послании Федеральному Собранию Российской Федерации сказал, что «в уголовном законе следует шире использовать так называемую административную преюдицию, то есть привлекать к уголовной ответственности только в случае неоднократного совершения административного правонарушения» [1]. Это предложение возродило спор о целесообразности её использования в уголовном праве, где основным аргументом противников внедрения административной преюдиции стала одинаковая степень общественной опасности инкриминируемых правонарушителям деяний. Как отметила Е. С. Изюмова, «в этой дискуссии крылатым стало выражение Н. Ф. Кузнецовой о том, что «сто кошек не могут приобрести качество тигра» [2].

В противовес данному мнению Ю. П. Оноков отмечал, что «действительно, практически любое противоправное деяние, признаваемое преступлением, с учетом предшествующего административного правонарушения по большинству элементов своего состава не отличается от этого административного правонарушения. У них полностью тождественны объект посягательства, а также объективная и субъективная стороны. Однако разным является субъект. Ведь лицо, совершившее противоправное деяние повторно, в любом случае является более общественно опасным, чем лицо, совершившее такое же деяние впервые. Поэтому преступление с условием административной преюдиции отличается от формирующего преюдицию правонарушения по степени общественной опасности субъекта» [3]. И с этим сложно не согласиться.

Но, вне зависимости от перевеса сторонников того или иного мнения, следует отметить, что в настоящее время административная преюдиция достаточно активно используется в российском уголовном законодательстве. Очередным её примером стало введение в УК РФ статьи 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». Как отмечают Ю. В. Грачева, А. И. Коробеев и А. И. Чучаев, «норма, предусмотренная ст. 264.1 УК РФ, не является новой для уголовного законодательства России, в УК РСФСР она содержалась в ст. 211.1. 24.12.1992 эта статья была исключена из УК РСФСР как неэффективная» [4]. К этому можно также добавить, что рассматриваемая норма не является новаторством и в мировой практике. Так в УК Республики

Беларусь данная норма (статья 317-1) действует с 17 июля 2006 года. Есть аналогичные нормы в Германии, Испании и Польше.

Несмотря на это, введение в УК РФ статьи 264.1 породило вопросы о правильной квалификации данного преступления. Дело в том, что выявление самого факта управления транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, либо фиксация факта его отказа от прохождения от освидетельствования обычно не вызывают больших трудностей. Но затем почти всегда встает вопрос, как квалифицировать совершенные лицом действия – как административное правонарушение либо как уголовное преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ. И принятие правильного решения здесь будет зависеть от качества работы инспектора по исполнению административного законодательства ГИБДД.

Дело в том, что статья 264.1 УК РФ предусматривает, что к уголовной ответственности привлекается лицо, «подвергнутое административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей». В свою очередь статья 4.6. КоАП РФ указывает, что «лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления». А здесь следует учитывать, что санкции части 1 статьи 12.8 и части 1 статьи 12.26 КоАП РФ предусматривают применение к правонарушителю одновременно двух видов административного наказания – административный штраф и лишение права управления транспортным средством. Соответственно, постановление о назначении административного наказания будет считаться исполненным только с момента исполнения всех наказаний (как лишения права управления транспортным средством, так и административного штрафа). То есть, если срок лишения права управления транспортным средством истек, водительское удостоверение правонарушителю уже возвращено, но штраф им полностью или частично (например, в случае получения рассрочки) не оплачен, постановление о назначении административного наказания не будет считаться исполненным до момента полной оплаты суммы штрафа. И наоборот.

Положения статьи 4.6. КоАП РФ также интересно рассмотреть во взаимосвязи с требованиями статьи 32.7 данного кодекса, которая указывает, что «в случае уклонения лица, лишенного специального права, от сдачи соответствующего удостоверения ... срок лишения специального

права прерывается. Течение прерванного срока лишения специального права продолжается со дня сдачи лицом либо изъятия у него соответствующего удостоверения ..., а равно получения органом, ..., заявления лица об утрате указанных документов». Таким образом, срок, в течение которого лицо будет считаться подвергнутым административному наказанию, может растянуться до бесконечности.

Также следует учитывать, что до 2008 года санкции статей 12.8 и 12.26 КоАП РФ предусматривали единственный вид наказания – лишение права управления транспортным. В свою очередь часть 3 статьи 32.7 указанного кодекса отмечает, что «течение срока лишения специального права в случае назначения лицу, лишенному специального права, административного наказания в виде лишения того же специального права начинается со дня, следующего за днем окончания срока административного наказания, примененного ранее». Таким образом, вполне могут быть ситуации, когда водитель, неоднократно привлеченный по указанным статьям в период до 2008 года, до настоящего момента будет считаться подвергнутым административному наказанию и, следовательно, в его действиях будет усматриваться состав уголовного преступления.

В то же время, если будет выявлен факт управления транспортным средством в состоянии опьянения гражданином, в отношении которого уже был составлен протокол об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена статьями 12.8 и 12.26 КоАП РФ, но решение по нему судом еще не было вынесено, либо оно принято, но еще не вступило в законную силу, то данный факт не может являться основанием для возбуждения уголовного дела по статье 264.1 УК РФ.

Кроме этого необходимо учитывать, что наличие факта привлечения водителя к административной ответственности за нарушение требований части 4 статьи 12.8 КоАП РФ не всегда будет свидетельствовать о том, что управление им транспортным средством в состоянии опьянения либо отказ от освидетельствования следует квалифицировать как уголовное преступление. Это вызвано тем, что часть 4 статьи 12.8 предусматривала ответственность не только за управление транспортным средством в состоянии опьянения, но и за передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения. В этой связи необходимо будет установить, за совершение какого именно действия был привлечен к административной ответственности гражданин.

Таким образом, выявление преступлений, ответственность за совершение которых предусматривает статья 264.1 УК РФ, требует учета многих факторов, основным из которых будет являться установление точного срока исполнения административного наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

1. Послание Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева Федеральному Собранию Российской Федерации от 12.11.2009 // Рос. газ. 2009. 13 нояб. № 214.
2. Изюмова Е. С. Административная преюдиция уголовной ответственности за незаконную организацию игорной деятельности // Административное и муниципальное право. 2014. № 4. С. 325-332.
3. Оноколов Ю. П. Институт административной преюдиции как инструмент противодействия преступлениям и иным правонарушениям // Таможенное дело. 2014. № 2. С. 20-23.
4. Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Чучаев А. И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // Lex russica. 2015. № 4. С. 71-80.

## **ОСТАВЛЕНИЕ В ОПАСНОСТИ НА МЕСТЕ ДТП**

**Сорокин А. И.,**

старший преподаватель кафедры уголовного права, криминологии  
и психологии Орловского юридического института  
МВД России имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук

В настоящее время постоянно увеличивается количество транспортных средств на дорогах нашей страны. По этой причине обеспечение безопасности дорожного движения давно стало одним из ведущих направлений политики не только нашего государства, но и всего мирового сообщества. По оценке Президента РФ, «это одна из серьезных проблем международного развития, требующая выработки общей стратегии, совместных мер» [1, с. 32]. Генеральной Ассамблеи ООН 2 марта 2010 г. принята резолюция об объявлении периода 2011-2020 гг. «Десятилетием действий за безопасность дорожного движения с целью стабилизировать, а затем сократить прогнозируемую смертность от происходящих в мире ДТП путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях» [2, с. 28].

При этом одним из наиболее серьезных последствий ДТП является оставление в опасности потерпевшего лицом, его совершившим, которое могло и должно было в соответствии с требованиями п. 2.5 Правил дорожного движения РФ (далее – ПДД РФ) оказать ему соответствующую помощь. Федеральный закон РФ от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ признал утратившей силу ст. 265 УК РФ, предусматривавшую ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим ПДД РФ. В результате возросла роль ст. 125 УК РФ, устанавливающей ответственность за оставле-

ние потерпевшего в опасности, но в целом не решающей кардинально вопроса о предупреждении этой категории преступлений. Число дорожно-транспортных происшествий, в результате которых лица, их совершившие, не оказывают помощь пострадавшему и скрываются с места ДТП, увеличивается, а возможности раскрытия такого рода преступлений по-прежнему слишком ограничены.

Потерпевшим от рассматриваемого преступления признается не любой человек, а только лицо: а) находящееся в опасном для жизни или здоровья состоянии и б) лишенное возможности принять меры к самосохранению в силу малолетства, старости, болезни или вследствие своей беспомощности.

Бездействие применительно к составу данного преступления уголовно наказуемо лишь при наличии обязанности виновного оказывать помощь потерпевшему и возможности оказать ее.

Момент должностояния (обязанность оказать помощь) обусловлен особым характером взаимоотношений между преступником и жертвой. Обязанность заботиться о потерпевшем может вытекать из разных источников. Она может быть следствием:

- требований закона или подзаконных нормативных актов (например, в соответствии с п. 2.5 Правил дорожного движения, водитель обязан в экстренных случаях отплатить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение);

- положений договора (например, принятие на себя тренером обязанностей научить клиента плавать);

- семейно-брачных отношений (например, обязанность матери заботиться о ребенке);

- особенностей профессии (например, обязанности пожарных, милиционеров, сотрудников МЧС РФ по спасению людей и т. п.);

- предшествующего поведения лиц, поставивших своими действиями потерпевшего в опасное для жизни или здоровья состояние (например, обязанность участника ДТП оказать помощь пострадавшему).

Установление субъективного критерия бездействия – возможности лица оказать помощь находящемуся в опасном состоянии потерпевшему – есть вопрос факта. Для его положительного решения необходимо доказать, что виновный действительно имел реальную возможность содействовать потерпевшему в сохранении его жизни и здоровья, но не воспользовался ею. Например, умел плавать, но не спас утопающего, мог «подбросить» в больницу на своей машине тяжело травмированного в ДТП пешехода, но не сделал этого и т. п. В ряде случаев объективная возможность оказания такой помощи может быть поставлена под сомнение из-за форс-мажорных обстоятельств, беспомощного состояния самого лица, обязанного оказывать эту помощь.

Состав преступления – формальный. Оконченным оно считается с момента непредоставления помощи лицу, находящемуся в опасном для жизни или здоровья состоянии. Наступление неблагоприятных для потерпевшего последствий (вред здоровью, гибель жертвы) лежит за рамками данного преступления. Их учет отдельные криминалисты (Н. И. Ветров) предлагают вести путем дополнительной квалификации по статьям о преступлениях против личности (ст. 109 или 118 УК), другие (Л. Л. Кругликов) – в рамках санкции ст. 125 УК.

В этой связи возникает еще один вопрос: можно ли квалифицировать по ст. 125 УК действия лиц, если будет установлено, что последствия в виде, например, смерти потерпевшего все равно наступили бы, безотносительно к тому, оказывалась или нет помощь потерпевшему? Иными словами, может ли обреченное состояние жертвы исключать уголовную ответственность бездействовавшего субъекта? Уголовный закон таких оснований не дает. Наказуемо уже само оставление без помощи, независимо от того, могло ли ее оказание предотвратить наступление последствий.

И только в том случае, когда со всей очевидностью для субъекта жизнь потерпевшего обрывается и помощь, собственно говоря, оказать уже некому, оставление без «помощи» такого потерпевшего уголовной ответственности по ст. 125 УК не влечет. Например, не основанным на законе будет приговор в отношении водителя, осужденного по ст. 125 УК, если смерть потерпевшего наступила мгновенно, в момент совершения транспортного преступления. Так, Ефремовским городским судом Тульской области Д. был осужден за оставление в опасности. Президиум Тульского областного суда обоснованно отменил приговор и прекратил дело в этой части за отсутствием состава преступления, исходя из того, что потерпевший умер мгновенно в результате черепно-мозговой травмы с переломом костей свода и основания черепа [3, с. 41]. При таких повреждениях помощь потерпевшему не могла быть оказана.

Теоретическим обоснованием такой квалификации служит следующее соображение. Опасное для жизни состояние устанавливается на момент бездействия – оставления в опасности. Следовательно, привлечение водителя в описанной ситуации к ответственности означало бы вменение ему данного преступления не за то, что он не оказал помощи потерпевшему (ее некому уже было оказывать), а за сам факт оставления места аварии, что не соответствовало бы содержанию уголовно-правового запрета.

Субъективная сторона преступления характеризуется только прямым умыслом. На это указывает признак «заведомости», т. е. очевидности, бесспорности, несомненности для виновного того обстоятельства, что он оставляет потерпевшего в опасном для его жизни или здоровья состоянии. Виновный при этом сознает, что, имея реальную возможность оказать помощь лицу, с очевидностью находящемуся в опасном состоянии, и будучи обязанным оказать ее, оставляет потерпевшего без помощи и желает по-

ступить именно таким образом. Мотивы поведения на квалификацию не влияют.

В ситуации, когда лицо оставляет потерпевшего в опасном для жизни или здоровья состоянии, но по обстоятельствам дела добросовестно заблуждается относительно его способности и возможности принять меры к самосохранению, уголовная ответственность по ст. 125 УК исключается.

Субъект данного преступления – специальный. Им могут быть две категории физических, вменяемых, достигших 16-летнего возраста лиц: либо те из них, на ком лежит правовая обязанность оказывать помощь потерпевшим, либо те, кто сам поставил их в опасное для жизни или здоровья состояние.

В судебной практике наибольший удельный вес составляют случаи оставления в опасности пострадавших от дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Учитывая это обстоятельство, Пленум Верховного Суда СССР в постановлении от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» давал рекомендации судам квалифицировать по норме об оставлении в опасности действия как водителей, виновных в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и оставивших потерпевшего без помощи, так и не виновников, а лишь участников ДТП, которые, тем не менее, также не оказали помощи пострадавшему и скрылись с места аварии [4, с. 427].

В настоящее время эта рекомендация (в связи с исключением Федеральным законом РФ от 8 декабря 2003 г. ст. 265 из УК) вновь приобрела характер императива. Лицо, невиновное в нарушении правил дорожного движения (участник ДТП), за оставление жертвы аварии без помощи будет нести ответственность по ст. 125 УК. Что касается лица, управляющего транспортным средством и нарушившего правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а затем скрывшегося с места ДТП, не оказав при этом помощи потерпевшему, то и его действия подлежат квалификации по ст. 125 УК.

- 
1. Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения: время действовать, Москва. 19-20 ноября 2009 г. М.: Stop-газета. 2013. № 12 (9152).
  2. Чуклинов Н. Н. Социально-экономические последствия аварийности на автомобильном транспорте в Российской Федерации // Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах: сборник докладов 9-й Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 23-24 сентября 2014 г. СПб., 2014.
  3. Бюллетень Верховного Суда СССР. 1984. № 5.
  4. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 2015.

## **РАЗДЕЛ II. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ, КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЕ И ИНЫЕ АСПЕКТЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

### **ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

**Барышников М. В.,**

старший преподаватель кафедры специальной подготовки  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат юридических наук

Ежегодно на дорогах страны происходят сотни тысяч дорожно-транспортных происшествий, число погибших исчисляется десятками тысяч, сотни тысяч получают ранения. Так, в 2015 году на территории Российской Федерации произошло 184000 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 23114 человек; ранено – 231197 [1].

Обеспечение безопасности дорожного движения – сложная многоплановая проблема, поэтому и меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) должны носить комплексный характер. Следует иметь в виду, что деятельность по предупреждению ДТП непосредственно влияет на динамику дорожно-транспортных преступлений, поскольку преступления и правонарушения отличаются только последствиями, а нарушения могут быть совершенно идентичны.

Д. Н. Юрпалова в связи с этим отмечала, что любое дорожно-транспортное преступление одновременно рассматривается и в качестве дорожно-транспортного происшествия, фиксируется и входит составной частью в статистические данные, характеризующие положение с уровнем обеспечения безопасности дорожного движения в стране, так как для происшествия безразлично психическое отношение водителя к последствиям наезда, столкновения и т. д., равно как и к факту нарушения правил дорожного движения [2, с. 232].

Хотелось бы отметить, что причинами дорожно-транспортных происшествий и условиями, им способствующими, является совокупность объективных и субъективных факторов (обстоятельств), противоречащих общественной безопасности и связанных с возникновением опасной ситуации, социально-психологическими дефектами личности правонарушителя, социально-правовыми и организационно-техническими недостатками [3, с. 544].

Объективными причинами ДТП считаются недостатки в планировании улиц и автодорог, состояние освещенности проезжей части в темное

время суток и дорожного покрытия, различные средства регулирования, в том числе дорожные знаки, а также техническое состояние автотранспортных средств. К субъективным причинам ДТП относятся: нарушение ПДД и нарушение правил безопасности эксплуатации транспортных средств.

Зачастую конкретное ДТП может быть вызвано одновременно как субъективными, так и объективными причинами. Установление причин ДТП имеет практическое значение для определения вида и меры ответственности участника дорожного движения.

При этом важно отметить, что одной из наиболее важных причин, способствующих увеличению числа дорожно-транспортных преступлений, являются действия потерпевших, которые сами зачастую способствуют развитию криминогенной ситуации или ее созданию.

Однако же причиной возникновения подавляющего большинства происшествий и дорожно-транспортных преступлений являются грубейшие нарушения правил дорожного движения. В качестве дорожно-транспортных преступлений могут квалифицироваться только те происшествия, которые повлекли наступление вредных последствий, предусмотренных уголовным законом (смерть либо тяжкий вред здоровью человека) при наличии неосторожной формы вины. Уголовная ответственность за указанные преступления предусмотрена в случаях нарушения лицами, управляющими транспортными средствами, правил безопасности движения, повлекшего определенные вредные последствия, повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств.

При этом преступное нарушение правил безопасности дорожно-транспортного движения, недоброкачественный технический осмотр, ремонт техники происходят в результате различных ненадлежащих действий или в результате бездействия, которые необходимо было обязательно произвести в соответствии с установленными правилами.

К наиболее типичным нарушениям правил безопасности применительно к противоправному поведению водителя относятся: превышение скорости, нарушение правил обгона, маневрирования и рядности; выезд на встречную полосу; нарушение правил проезда перекрестков; неосторожный проезд мимо остановок общественного транспорта; несоблюдение дистанции; нарушение правил перевозки людей; ослепление светом фар; нарушение правил движения по железнодорожным переездам; управление транспортом с неисправностями, угрожающими безопасности движения.

Последствием дорожно-транспортных происшествий, как правило, является материальный ущерб, связанный с повреждением (уничтожением) транспортных средств, имущества, наземных сооружений. Так в соответствии с Концепцией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» размер социально-

экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий составляет 8188,3 млрд рублей [4].

Помимо материального ущерба дорожно-транспортные происшествия несут в себе и более тяжкие последствия в виде причинения телесных повреждений, психических травм, смерти людей.

Кроме того, в результате происшествий возможны и вредные воздействия на окружающую среду (аварии транспортных средств, перевозящих взрывоопасные и токсичные вещества).

В зависимости от причин и условий выделяются три уровня предупреждения преступности: общесоциальный уровень, или косвенное предупреждение; специально-криминологический уровень или прямое предупреждение; индивидуальный уровень или индивидуальная профилактика. Профилактический аспект деятельности в области дорожного движения обеспечивается за счёт успешного проведения мер всех трёх уровней [5, с. 18].

Наиболее значимыми профилактическими мерами предупреждения ДТП в России являются общесоциальные [6, с. 24], к которым можно отнести: усиление контроля сотрудниками ГИБДД за безопасностью дорожного движения, снабжение их всеми необходимыми техническими измерительными и фиксирующими средствами; пресечение фактов недоброкачественного обслуживания транспортных средств и выпуска неисправных транспортных средств производителями в эксплуатацию; улучшение качества профессиональной подготовки будущих водителей; усиление борьбы с фактами употребления водителями алкоголя и наркотических средств; привлечение общественности к проблеме ДТП путем создания возможности открыто предоставлять последним информацию по любым нарушениям ПДД их участниками.

В заключение можно отметить, что, исходя из статистических данных, основным способом профилактики дорожно-транспортных преступлений на сегодняшний день являются действия, направленные на снижение аварийности. В свою очередь, как верно отмечает А. И. Смоляков, «наиболее надежным и в то же время эффективным способом снижения аварийности на дорогах на сегодняшний день является повышение общей культуры вождения и, как следствие, значительное снижение количества нарушений Правил дорожного движения водителями и пешеходами» [7, с. 91].

- 
1. Официальный сайт ГИБДД РФ. URL:<http://www.gibdd.ru/stat/2015>.
  2. Юрпалова Д. Н. Состояние и динамика дорожно-транспортных преступлений, совершаемых женщинами // Теория и практика общественного развития. 2013. № 6. С. 231-233.
  3. Криминология: учебник / под ред. акад. В. Н. Кудрявцева, проф. В. Е. Эминова. 4-ое изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2009. 800 с.

4. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 03.10.2013 № 864.
5. Царакова А. П. Виктимологические аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. 25 с.
6. Ефимова Е. О. Система необходимых предупредительных мер дорожно-транспортной преступности в России // Транспортное право. 2014. № 4. С. 24-27.
7. Смоляков А. И. Использование результатов частной видеофиксации как неотъемлемая составляющая при реализации принципа неотвратимости наказания за нарушения Правил дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2013. № 1. С. 90-97.

## **ВЛИЯНИЕ ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАСКРЫТИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Бондарев А. А.,**

начальник кафедры специальной подготовки

Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат юридических наук, доцент

В современной России происходит не только количественное расширение прав и свобод граждан, но и качественная трансформация социально-правовых механизмов их реализации. В первую очередь это относится к правоохранительным органам. Именно эффективность их деятельности во многом обуславливает и гарантирует права и свободы личности в государстве.

Для органов внутренних дел указанная проблема имеет особое значение в контексте продолжающегося их реформирования. Сотрудники полиции – особая профессиональная группа со своим корпоративным сознанием, этикой и специфической нравственно-правовой ментальностью. Они – активные участники правотворческого и правоприменительного процессов, от них во многом зависит состояние законности и правопорядка в стране, а, в конечном счете – становление российского демократического, правового и социального государства.

Для решения выше обозначенной проблемы необходим целый комплекс государственных мер, а также серьезные усилия со стороны гражданского общества. Одной из таких мер выступает задача существенного повышения уровня правовой культуры всех участников общественных отношений, и в первую очередь сотрудников полиции.

На наш взгляд, именно правовая культура указанной социальной группы становится ключевым фактором в системе раскрытия и расследования преступлений, в том числе совершаемых в сфере дорожного движения.

Правовая культура представляет систему ценностей, правовых идей, убеждений, навыков и стереотипов правового поведения, правовых традиций, принятых членами определенной общности (государственной, религиозной, этнической) и используемых для регулирования их деятельности и отношений [1, с. 201].

Недостаточный уровень правовой культуры и правосознания сотрудников органов внутренних дел представляется существенной причиной низкого профессионализма правоохранительной деятельности. Поэтому так актуальна и своевременна постановка комплексной цели по выявлению факторов, определяющих ее уровень и содержание.

Правовая культура сотрудников полиции представляет собой разновидность общей правовой культуры, отражающей определенный уровень правосознания, законности, совершенства законодательства, юридической практики и всецело охватывающей ценности, которые созданы людьми в области права.

Правовая культура сотрудников полиции, являясь подвидом их профессиональной культуры, обладает спецификой, которая определяется их особой компетенцией в сфере юридической практики (в нашем случае – в правоотношениях, связанных с раскрытием преступлений в сфере дорожного движения).

Правовая культура является естественным проявлением творческого начала личности сотрудника полиции в сфере действия права. Она определяет алгоритм и содержание его действий в сфере охраны правопорядка и раскрытия преступлений.

Необходимо помнить, что сотрудники полиции своими действиями, образом жизни оказывают значительное влияние на граждан. Поэтому уровень их правовой культуры в правоохранительных отношениях служит своеобразным эталоном для формирования правовой культуры граждан. Практика показывает, что низкая правовая культура сотрудников полиции зачастую становится причиной нарушений законодательства и совершения хозяйственных и должностных преступлений гражданами.

Правовая культура сотрудников полиции образует особую разновидность правовой культуры общества, которая существует в социальной, профессиональной группе, характеризующейся специфическими чертами развития и функционирования.

Основными критериями формирования правовой культуры указанной категории государственных служащих являются: 1) знание действующего законодательства, ведомственных актов, способов толкования права, обеспечивающих законность и обоснованность правоприменительной деятельности; 2) соответствие личностных качеств сотрудника должностным

квалификационным требованиям; 3) наличие профессионального отношения к праву, его принципам и нормам; 4) солидарное отношение к правовым предписаниям, которое включает в себя уважение к действующему законодательству и принципам законности, к правам, законным интересам и достоинству личности, а также результатам правовой деятельности и юридическим ценностям; 5) следование режиму законности на основе убеждений и привычки соблюдать правовые предписания; 6) нетерпимость к произволу и злоупотреблениям и т. д.

Сотрудники полиции активные участники правоприменительных отношений. При применении права находит свое выражение в первую очередь профессиональная правовая культура. Как мы уже выяснили, данная культура проявляется на всех стадиях правоприменительной деятельности. На всех этих этапах должна проявляться правовая культура компетентного субъекта. Правоприменительная деятельность невозможна без толкования закона, а здесь без правовой культуры вообще не обойтись.

Правоприменительная деятельность предполагает необходимость обоснованного решения, что, в свою очередь, находится в прямой зависимости от правильного выбора и анализа нормативного акта. А это возможно лишь при наличии достаточно высокого уровня профессиональной правовой культуры правоприменителя, в нашем случае – сотрудника полиции.

Правовая культура – сложное, многокомпонентное, многофункциональное образование, имеющее разветвленную структуру и играющее доминирующую роль в механизме регуляции поведения сотрудников органов внутренних дел в правовой сфере.

Исходя из выше изложенного приходим к выводу о том, что правовая культура имеет основополагающее значение для функционирования и развития любого демократического общества, а потому рост профессионализма сотрудников полиции и правовой культуры как его интегрального показателя является основным условием повышения авторитета правоохранительных органов, обеспечения правопорядка и общественной безопасности страны.

Высокая правовая культура сотрудников полиции означает глубокое уважение к личности, ее правам, достоинству. Она является необходимым условием правомерной деятельности должностных лиц правоохранительных органов. Иначе в обществе, где личность является предметом различного рода манипуляций со стороны государственной власти, законность становится лишенным смысла абстрактным понятием.

Недооценка доминирующей роли правовой культуры в механизме профессиональной деятельности сотрудников полиции, а также недостаточная исследованность способов и путей его формирования приводят к деформации сознания и личности сотрудника полиции.

---

1. Волосов М. К., Додонов В. Н. Краткий юридический словарь. М., 2004.

## **ЗАЩИТА ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СЛУЧАЕ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЕМ С УЧАСТИЕМ ИСТОЧНИКА ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ**

**Гришин А. В.,**

начальник кафедры уголовного процесса Орловского юридического  
института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат юридических наук, доцент

Защита интересов участников дорожного движения в случае причинения им вреда дорожно-транспортным происшествием предусмотрена нормативными актами различной отраслевой принадлежности и состоит, прежде всего, в гарантированности Конституцией РФ права на полное и объективное расследование, а также судебную защиту.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) подразделяются на столкновения, опрокидывания, наезды на препятствия, наезды на пешеходов, наезды на велосипедистов, наезды на стоящие транспортные средства, наезды на гужевой транспорт, наезды на животных, падение пассажиров, прочие происшествия [1]. Необходимо учитывать, что дорожно-транспортные происшествия нередко происходят в результате взаимодействия нескольких причин (например, при столкновении двух транспортных средств, когда водитель превысил скорость и нарушил правила обгона, другой – правила маневрирования и перестроения из ряда в ряд).

В соответствии с предписаниями Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [2] каждый владелец автотранспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность в установленные сроки. В противном случае наступают негативные последствия и предусмотренная законодательством ответственность. Транспортное средство законодатель относит к источникам повышенной опасности.

В соответствии с Гражданским кодексом РФ [3] вред, причиненный источником повышенной опасности, обязан возместить его владелец, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего (п. 1 ст. 1079). Законодатель, устанавливая в ст. 1079 ГК РФ «обязанность возместить вред от деятельности, связанной с повышенной опасностью для окружающих», на наш взгляд, сделал попытку придерживаться наиболее распространенного в науке гражданского права мнения, согласно которому источник повышенной опасности представляет собой определенного рода «деятельность, создающую повышенную опасность». Вышеназванная точка зрения, именуемая в дальнейшем «концепцией деятельности», нашла свое отражение в работах М. М. Агаркова, В. И. Серебровского, О. С. Иоффе, В. Г. Вердникова [4].

Вместе с тем, более приемлемым представляется определение источника повышенной опасности, предложенное А. А. Собчаком, в соответствии с которым «источники повышенной опасности – это сложные материальные объекты, повышенная вредоносность которых проявляется в известной независимости их свойств от человека, что вызывает неподконтрольность ему в достаточно полном объеме самого процесса деятельности, а это, во-первых, создает опасность случайного причинения вреда, и, во-вторых, влияет на объем и характер его причинения» [5]. Существует ещё одна точка зрения, близкая к позиции А. А. Собчака, автор которой понимает под источником повышенной опасности «предметы материального мира, опасные свойства которых не поддаются полному контролю человека («теория объекта»)» [6]. Наконец, самый, пожалуй, распространенный взгляд, как бы объединяющий все концепции, который рассматривает источник повышенной опасности как предметы материального мира, деятельность которых в процессе их использования не поддается полному контролю человека [7].

Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (например, столкновения транспортных средств) третьим лицам. Вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях (п. 3 ст. 1079 ГК РФ), т. е. в зависимости от степени вины каждого из них. Вред может быть причинен совместно не только в результате взаимодействия источников повышенной опасности, но и в других случаях. Например, при совершении преступления.

Уголовный кодекс РФ [8] в главе 27 предусматривает ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. По статистике в числе дорожно-транспортных происшествий основное место занимает статья 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». Помимо 264 ст. УК РФ уголовно-правовой защите интересов участников дорожного движения посвящены ст. 263.1 УК РФ «Нарушение требований в области транспортной безопасности» [9], 266 УК РФ «Недобросовестный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями», ст. 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств или путей их сообщения», ст. 268 «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта». С 1 июля 2015 года вступают изменения, введенные Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ. В частности, редакционно изменены примечания к ст. 264 УК РФ. С указанной даты они будут звучать в следующей редакции: «...под другими механическими транспортными средствами» в статье 264 и в статье 264.1 УК РФ понимаются «трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соот-

ветствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право». Для целей статей 264 и 264.1 УК РФ «...лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств или психотропных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации» [10].

Не совсем обоснованной представляется декриминализация Федеральным законом РФ от 8 декабря 2003 года № 162-ФЗ такого преступления как оставление места дорожно-транспортного происшествия (ранее предусмотренного ст. 265 УК РФ). Но и отсутствие специальной нормы уголовного закона, предусматривающей ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия, повлекшего тяжкие последствия, совсем не означает, что подобные деяния не наказуемы, ведь существует ст. 125 УК РФ, устанавливающая ответственность за оставление в опасности. Хотя на практике положения данной статьи достаточно трудно применить к оставлению места дорожно-транспортного происшествия даже в случае, когда наступили указанные негативные последствия.

Так как первыми на место происшествия прибывают сотрудники ГИБДД, качество собранных ими первичных материалов имеет важное значение в решении вопроса о необходимости в возбуждении уголовного дела и для достижения успеха в его расследовании после его возбуждения. Основными документами в этих материалах являются: 1) протокол о ДТП; 2) схема дорожно-транспортного происшествия; 3) протокол осмотра транспорта [11].

Ключевым следственным действием, в ходе которого должен быть получен широкий круг доказательственной информации по делам о дорожно-транспортных преступлениях является осмотр места дорожно-транспортного происшествия. К числу первоначальных следственных действий при расследовании дорожно-транспортных происшествий, помимо названного осмотра места происшествия, относятся: осмотр транспортного средства на месте происшествия или в месте его обнаружения, осмотр трупа (на месте происшествия или в морге), осмотр документов, изъятых у водителя, медицинское освидетельствование водителя и потерпевшего (потерпевших) для установления состояния алкогольного или наркотического опьянения, изъятие и осмотр одежды потерпевшего, допросы очевидцев и иных свидетелей, водителя.

Подводя итог сказанному, следует заметить, что дорожно-транспортные происшествия по своей природе в подавляющем большинстве возникают в результате нарушения правил дорожного движения и тесно связаны с таким понятием как источник повышенной опасности. В дальнейшем подобные деяния могут быть квалифицированы в зависимости от своей общественной опасности по нормам различных нормативных правовых актов: УК РФ, КоАП РФ, ГК РФ. Ущерб от таких происшествий складывается, как правило, из разных составляющих: стоимости ремонтно-восстановительных работ при повреждении транспортного средства, грузов, дорожных и иных сооружений; потерь от остановки движения; затрат на выполнение функций правоохранительных органов; оказание медицинской помощи; расходов на лечение; в случае потери кормильца – на различные социальные пособия, погребение и т. п. Поэтому его возмещение регламентируется гражданским законодательством.

При этом, владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц (п. 2 ст. 1079 ГК РФ). В таких случаях ответственность несут лица, противоправно завладевшие источником. В то же время, при наличии вины владельца источника повышенной опасности в противоправном изъятии этого источника из его обладания ответственность может быть возложена как на владельца, так и на лицо, противоправно завладевшее источником повышенной опасности.

- 
1. Жулев В. И. Ответственность участников дорожного движения: практическое пособие. М., 2010. С. 56.
  2. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 25.04.2002 № 40-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
  3. Гражданский кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]. Часть первая от 30.11.1994; часть вторая от 26.01.1996; часть третья от 26.11.2001 № 146-ФЗ; часть четвертая от 18.12.2006: действующая редакция. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее по тексту – ГК РФ.
  4. Советское гражданское право. Ч. 2. М., 1961. С. 398; Антимонов Б. С. Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности. М.: Госюриздат, 1952. С. 100.
  5. Собчак А. А. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда действием источника повышенной опасности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1964. С. 8.
  6. Калмыков Ю. Х. Имущественные права советских граждан. Саратов, 1979. С. 118.

7. Красавчиков О. А. Возмещение вреда источником повышенной опасности. М.: Юридическая литература, 1966. С. 34; Советское гражданское право. Ч. 2 / под редакцией В. Т. Смирнова, Ю. К. Толстого, А. К. Юрченко. Л., 1982. С. 308-309; Белякова А. М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда. М., 1986. С. 110.
8. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 13.06.1996: действующая ред. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – УК РФ.
9. В ред. Федерального закона от 03.02.2014 № 15-ФЗ, внесшего изменения в УК РФ.
10. Примечания вводятся с 01.07.2015 Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ.
11. Бурцева Е. В., Рак И. П., Селезнев А. В., Сысоев Э. В. Криминалистика: учебник для вузов. Тамбов: Изд.-во «ТГТУ», 2006. С. 15.

**КЛАССИФИКАЦИЯ ПОЛНОМОЧИЙ НАЧАЛЬНИКА ОРГАНА  
ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО СЛЕДСТВИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ОРГАНА МВД РОССИИ НА РАЙОННОМ УРОВНЕ  
ПО ОРГАНИЗАЦИИ РАССЛЕДОВАНИЯ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ  
О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

**Ивашевский А. Н.,**

слушатель 2 факультета Академии управления МВД России

Начальник органа предварительного следствия – это должностное лицо органа предварительного следствия, которое в силу занимаемой должности осуществляет процессуальное, служебное руководство, контроль за деятельностью следователей и законностью выполнения ими процессуальных обязанностей по расследованию уголовных дел о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Для полного и всестороннего понимания роли начальника органа предварительного следствия территориального органа МВД России в организации расследования уголовных дел о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо рассмотреть его статус с позиции классификации входящих в его состав полномочий.

В территориальном органе МВД России начальник органа предварительного следствия может выполнять три группы полномочий, входящих в должностной регламент: заместителя начальника территориального органа [1], руководителя следственного органа [2], начальника следственного подразделения [3].

Являясь заместителем начальника территориального органа, начальник органа предварительного органа МВД России может иметь следующие права:

1. На основе анализа состояния аварийности на территории обслуживания вносит представления в организации и учреждения по устранению причин и условий совершения ДТП, улучшению состояния дорог и дорожного покрытия, устройства мест стоянок автотранспорта, по вопросам пропаганды, в том числе с использованием средств массовой информации и др.

2. Направляет информационные письма в органы власти и управления о состоянии аварийности на дорогах, вносит предложения по устранению недостатков.

3. Иницирует координационные совещания руководителей правоохранительных органов и иных органов власти по вопросам предупреждения ДТП.

4. Заслушивает сотрудников, включенных в состав следственно-оперативной группы, о ходе и результатах выполнения ими планов следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий.

Основные процессуальные полномочия начальника органа предварительного следствия закреплены в ст. 39 УПК РФ. В силу п. 12 ч. 1 ст. 39 УПК РФ указанный список полномочий не является полным. Так, после принятия следователем решения о возобновлении производства по уголовному делу о неочевидном ДТП руководитель следственного органа на основании ч. 6 ст. 162 УПК РФ устанавливает срок дополнительного следствия.

Полномочия по руководству возглавляемым подразделением изложены в Типовом положении об органе предварительного следствия [3].

В зависимости от нормативного источника полномочия начальника органа предварительного следствия подразделяются на закрепленные в:

- в законах [2];
- в иных нормативных правовых актах [3],
- в управленческих решениях субъектов управления (например, должностной регламент).

В свою очередь полномочия, закрепленные в УПК РФ, предлагается разделить на:

- полномочия в виде предписаний, которые прямо устанавливают право или обязанность руководителя следственного органа осуществлять определенные процессуальные действия (нормативные полномочия);
- полномочия, которые применяются путем толкования отдельных норм УПК РФ, регулирующих процессуальные правоотношения руководителя следственного органа с иными участниками уголовного судопроизводства.

По периоду реализации процессуальные полномочия руководителя следственного органа в досудебном производстве можно разделить на осуществляемые в стадии:

- 1) возбуждения уголовного дела;
- 2) предварительного расследования.

В зависимости от специфики полномочий руководитель следственного органа может иметь:

- общие полномочия, которые определяются его процессуальным статусом. Он, как должностное лицо соответствующего следственного органа, осуществляет процессуальный контроль за деятельностью следователей;

- специальные полномочия, которые предоставляются руководителю следственного органа при принятии решения о возбуждении уголовного дела по признакам преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, принятии к производству и личном (или в составе следственной группы) расследовании возбужденного уголовного дела (ч. 2 ст. 39 УПК РФ).

В свою очередь полномочия, осуществляемые им с целью контроля за процессуальной деятельностью следователей, можно разделить на:

- 1) связанные с определением конкретного исполнителя, который проводит расследование уголовного дела;
- 2) связанные с возможностью влиять на ход и результаты расследования уголовного дела;
- 3) связанные с применением особой формы процессуального контроля – дачей согласия следователю на проведение определенных действий или принятие решений по уголовному делу;
- 4) связанные с соблюдением законности, обоснованности и справедливости при принятии решений и совершении действий следователями при расследовании уголовного дела.

Контрольные полномочия руководителя следственного органа можно классифицировать по их содержанию:

- полномочия, которые обеспечивают возможность выявления недостатков и процессуальных нарушений;
- полномочия, которые обеспечивают устранение выявленных недостатков и процессуальных нарушений.

По сфере оказываемого управляющего воздействия полномочия начальника органа предварительного следствия можно разделить на:

- процессуальные, т. е. управляющие воздействия с его стороны на процесс расследования уголовных дел (полномочия, связанные с изъятием и передачей дел, дачей указаний, созданием следственных групп и др.);
- служебные, направленные на создание условий для успешного выполнения подчиненными следователями задач уголовного судопроизводства по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ.

Полномочия начальника органа предварительного следствия можно разделить по уровням упорядочивания организационных связей:

- внутри коллектива следственного подразделения, например, при введении специализации на расследовании преступных ДТП;

- между следователями и другими подразделениями территориального ОМВД России на районном уровне, например, при организации и проведении следственного эксперимента на месте ДТП;

- с иными, не входящими в систему МВД России органами и должностными лицами: прокурором, судом, государственными учреждениями, организациями, органами местного самоуправления и другими. Данная группа внешних контактов является самой обширной, охватывающей собой вопросы производства экспертиз и исследований, организации профилактической деятельности и другие вопросы.

Таким образом, начальник органа предварительного следствия территориального органа МВД России для организации деятельности подчиненных сотрудников при расследовании подследственных им уголовных дел о преступных нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств применяет широкий спектр полномочий, относящихся к трем организационно-правовым статусам: заместителя начальника территориального органа МВД России, руководителя следственного органа и начальника структурного подразделения.

Проведенная классификация полномочий позволяет увидеть существующие между ними связи и выявить заложенный в них потенциал.

---

1. Об утверждении Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел РФ на районном уровне: Приказ МВД России от 21.04.2011 № 222.

2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации. Ст. 39.

3. Приложение № 5 к Приказу МВД России от 04.01.1999 № 1 «О мерах по реализации Указов Президента Российской Федерации от 23 ноября 1998 года № 1422».

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

**Коробов А. А.,**

преподаватель кафедры гражданско-правовых и экономических дисциплин  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат экономических наук

На сегодняшний день приходится констатировать достаточно высокую степень использования автотранспортных средств террористическими организациями различной направленности (это и боевая организация басков ЭТА, ИРА – ирландская республиканская армия, ИГ – исламское государство и многие другие). Как правило, это угнанные и реквизированные транспортные средства, служащие своего рода управляемыми взрывными устройствами, а также средствами перевозки живой силы, вооружений, взрывчатых и отравляющих веществ, террористов-смертников.

Не является исключением сегодня и Россия: еще с 90-х годов есть практика использования автотранспортных средств для минирования, совершения заказных убийств, создания на их базе мобильных огневых точек.

Если же подходить к проблеме с гражданско-правовых позиций, то за вред, причиненный источником повышенной опасности (в том числе транспортным средством), отвечает его владелец, пока не докажет, что источник (транспортное средство) выбыло из его законного обладания в результате противоправных действий третьих лиц. К сожалению, нередки случаи, когда владельцы транспортных средств не спешат заявить об угоне, что несколько осложняет оперативно-разыскную работу и приводит к потере определенного времени, сил и средств.

С другой стороны, возникает правовая коллизия: собственник автотранспортного средства как бы «участвует» в совершении преступления террористической направленности.

В соответствии с абзацем 2 п. 1 ст. 1079 ГК РФ обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего компетентного органа о передаче ему источника повышенной опасности и т. п.). При этом необходимо отметить, что российский законодатель не приводит исчерпывающего перечня законных оснований владения источником повышенной опасности, оставляя решение этого вопроса на судебское усмотрение.

Субъекты ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, определены в законе: это юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (ст. 1079 ГК), то есть титульные владельцы источников повышенной опасности.

При этом в ст. 1079 ГК РФ речь идет не о собственнике, а именно о владельце источника повышенной опасности, уяснение правовой сущности которого представляет значительную сложность, как, впрочем, и само понятие владения.

В соответствии с классическими взглядами цивилистов, владение в гражданском праве определяется как достаточно длительное, укрепившееся, обеспеченное от постороннего вмешательства физическое, реальное господство над вещью в единстве *corpus* и *animus*, т. е. фактического господства с намерением владеть. Применительно к владению источником повышенной опасности термин «господство», по нашему мнению, должен быть определяющим с учетом некоторых особенностей.

Владелец источника повышенной опасности должен обладать двумя признаками – юридическим и материальным, сформулированными еще О. А. Красавчиковым. Юридический признак предполагает наличие соответствующих правомочий в отношении источника повышенной опасности (право собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления и иных титульных правомочий). Материальный же признак предполагает фактическое, реальное владение.

При этом следует отметить, что под владением в гражданском праве традиционно понимается либо факт, то есть фактическое господство над вещью, либо право, то есть одно из правомочий субъекта в отношении вещи, которое им, впрочем, может быть передано другому лицу.

Уголовно-правовые отношения возникают в случае грубого нарушения личных неимущественных благ гражданина, однако они вовсе не исключают гражданские правоотношения по этому же поводу, наоборот, нарушенные права восстанавливаются гражданско-правовыми средствами. При этом нормы о защите нематериальных благ носят превентивный характер, а их применение в порядке защиты осуществляется только тогда, когда совершается неправомерное посягательство на эти блага.

В то же время, причинение вреда материальным предметам или физическим лицам – не главная цель террористов, а своего рода способ достижения намеченной цели – воздействия на принятие выгодного террористам решения органами власти или международными организациями. Для террористов не важно, причинен ли вред, например, зданию или транспорту, чиновнику или прохожему, – главное, чтобы это получило широкий общественный резонанс, который позволит достичь террористических целей. При этом террористический акт затрагивает интересы не конкретно

определенных лиц, а лишь интересы тех, кто оказывается в зоне их преступных интересов.

В то же время гражданско-правовые последствия (причинение вреда, порча (уничтожение) имущества) отступают на второй план по сравнению с социально-опасными, уголовно-наказуемыми деяниями (организация и проведение террористических актов).

## **ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК СРЕДСТВО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ: ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

**Кузнецова И. И.,**

преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова

Безопасность дорожного движения в нашей стране остается проблемой привлекающей пристальное внимание общества и государства и решаемой на государственном уровне. Решение имеющихся проблем в обеспечении безопасности дорожного движения возможно только за счет скоординированного взаимодействия органов государственной власти российской Федерации, правоохранительного и научного секторов, общественности [1, с. 4].

В комплексе мероприятий по предупреждению и пресечению правонарушений в сфере дорожного движения большое значение имеет профилактическая работа, составной и неотъемлемой частью которой является широкая пропагандистская деятельность.

Сегодня проведение пропаганды в сфере дорожного движения должно стремиться к изменению сознания правонарушителей, их общественных взглядов и убеждений в сторону неукоснительного соблюдения Правил дорожного движения, что является важной задачей предупреждения дорожно-транспортных преступлений в современный период [2, с. 13].

Под пропагандой безопасности дорожного движения понимают деятельность, осуществляемую субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения [3].

Пропаганда безопасности дорожного движения относится к наиболее перспективным и, при прочих условиях, сложнейшим направлениям деятельности ГИБДД, требует от ее организаторов и исполнителей многосторонней подготовки по широкому спектру вопросов и проблем [4, с. 5].

Нам представляется целесообразным рассматривать пропаганду не только как распространение правовых знаний и разъяснение нормативных

правовых актов в области безопасности дорожного движения, но как одна из важнейших составляющих правового обучения и воспитания граждан.

Обучение граждан правилам правомерного поведения в условиях дорожного движения является, не только общественно значимым видом обучения, в котором заинтересовано и государство и общество в целом, но и имеет свои специфические особенности. Обучение, связанное с получением человеком образования или любого рода новых знаний, предполагает уже сформированную мотивацию к обучению и активность со стороны самих обучаемых. Особенность пропаганды безопасности дорожного движения и обучения правомерному поведению на дороге состоит в том, что не всегда обучаемые осознают потребность в такого рода знаниях. По нашему мнению, задача обучающего – последовательно преподносить эти знания в доступной, привлекательной, наглядной форме и, тем самым, убедить обучаемого в важности и необходимости следования заданным нормам и правилам поведения [5, с. 20].

По нашему мнению, в пропаганде безопасности дорожного движения, как в любом другом виде обучения, необходимо соблюдать основные дидактические принципы.

Нами было проведено исследование, как реализуются принципы обучения в пропаганде безопасности дорожного движения, и какие психологические условия следует учитывать для повышения эффективности пропагандистских мероприятий [5, с. 21].

Для изучения закономерностей и особенностей реализации принципов обучения в подготовке материалов для пропаганды безопасности дорожного движения нами было проведено исследование с использованием следующих методов:

1) выборочный анализ пропагандистских и профилактических мероприятий ГИБДД за последние 5 лет, которые привлекли внимание общественности и имели большой общественный резонанс;

2) анализ Интернет-ресурсов, содержащих материалы социальной рекламы, видеоролики о дорожно-транспортных происшествиях, видеоматериалы по пропаганде безопасности дорожного движения;

3) анкетирование граждан о проблемах эффективности мероприятий, направленных на пропаганду безопасности дорожного движения.

В анкетировании приняли участие 209 человек в возрасте от 18 до 50 лет. Из них 58 % опрошенных составили сотрудники органов внутренних дел, 42 % – иные граждане. По роду занятий были представлены учащиеся, студенты вузов, работники сферы обслуживания, рабочие, педагогические и медицинские работники, служащие, пенсионеры, безработные.

Проведенное исследование позволило выделить ряд психологических особенностей реализации принципов обучения в пропаганде безопасности дорожного движения. К их числу можно отнести следующие:

1. *Принцип последовательности и систематичности* реализуется посредством широкого и регулярного использования СМИ, возможностей социальной рекламы, специальных программ целенаправленного обучения безопасному поведению на дорогах с охватом всех категорий населения. В ходе исследования 78,8 % опрошенных отметили необходимость целенаправленного обучения детей и подростков (пешеходов, велосипедистов, пассажиров, водителей мотоциклов или скутеров) навыкам правомерного поведения. Наиболее эффективные меры пропаганды, по мнению опрошенных, предполагают сотрудничество со средствами массовой информации, что подтверждает и практика такого сотрудничества. Как показывает практика, опыт совместной работы ГИБДД с телекомпаниями, регулярность выхода специальных телепередач и роликов социальной рекламы обеспечивает снижения уровня дорожно-транспортного травматизма.

2. *Принцип сознательности и активности* реализуется путем привлечения граждан к различным формам взаимодействия с подразделениями ГИБДД и средствами массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения (изучение мнения, опросы, предложения и т. п.) для осознания личной причастности к решению проблем безопасности на дорогах. Так, 41,3 % опрошенных граждан хотели бы лично принять участие в мероприятиях по пропаганде безопасности дорожного движения. Это свидетельствует о наличии у большинства людей своего мнения по вопросам безопасности дорожного движения, о чувстве личной сопричастности, вовлеченности опрошенных в проблемы, связанные с обеспечением безопасности на дорогах.

3. *Принцип наглядности* реализуется через увеличение количества и выразительности социальной рекламы в пропаганде БДД, создание новых рекламных продуктов, актуальных для текущего состояния аварийности, использование наглядных материалов, вызывающих сильный эмоциональный отклик, т. к. эмоционально нейтральная информация не обеспечивает должного психологического воздействия. В ходе анализа роликов социальной рекламы, других медиапродуктов в сфере безопасности дорожного движения, имеющих наибольшее количество просмотров на YouTube было выявлено, что наиболее сильное впечатление на граждан оказывают материалы, апеллирующие к эмоциональной сфере человека и вызывающие сильные переживания по поводу потери близких людей (страх потерять семью, ребенка, любимого человека, друга), по поводу хрупкости и незащищенности человеческой жизни (внезапность гибели), по поводу неожиданности и несправедливости смерти в дорожно-транспортном происшествии (смерть детей, полных сил и здоровья мужчин и женщин).

4. Соблюдение *принципа доступности* при подготовке материалов для проведения пропаганды безопасности дорожного движения. Данный принцип реализуется в учете субъектами пропаганды психологии возраста и образовательного уровня аудитории.

Таким образом, пропаганда безопасности дорожного движения будет являться одним из наиболее эффективных средств предупреждения дорожно-транспортных преступлений не только при условии владения субъектами пропаганды всем широким кругом проблем, связанных с осуществлением транспортного процесса, но и при условии учета указанных психолого-педагогических закономерностей во время проведения пропагандистских мероприятий.

1. Профилактическая работа в области дорожного движения: учебное пособие / Е. Н. Ноговицина [и др.]. Орел: ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015. 87 с.
2. Баранчикова М. В. Предупреждение преступлений в сфере безопасности дорожного движения: учебное пособие. Орел: ОрЮОИ МВД России, 2010.
3. Об организации работы государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 02.12.2003 № 930: ред. от 29.12.2012. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Калюжный Ю. Н., Капустина Е. Г. Профилактическая работа в области дорожного движения: учебное пособие. Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2013.
5. Баранчикова М. В., Кузнецова И. И. Пропаганда безопасности дорожного движения: криминологические и психолого-педагогические аспекты // Вестник Орловского государственного университета. 2015. № 4 (45).

## **ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ КАК АКТИВНЫЙ СПОСОБ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ РАССЛЕДОВАНИЮ**

**Миронов А. М.,**

государственный инспектор дорожного надзора ОГИБДД ОМВД России  
по Киреевскому району Тульской области,

**Тишков С. А.,**

заместитель начальника кафедры криминалистики и предварительного  
расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России  
имени В. В. Лукьянова, кандидат политических наук, доцент

Согласно статистическим сведениям ГИБДД МВД России в период с 2014 по 2016 годы число дорожно-транспортных происшествий увеличилось на 3439 единиц, при этом количество раненых и погибших в ДТП увеличилось на 5234 человека и 214 человек соответственно [1].

Необходимо отметить, что наравне с увеличением количества дорожно-транспортных преступлений, а также лиц, погибших или получивших в них тяжкий вред здоровью, возросло и количество дорожно-транспортных преступлений с участием лиц, скрывающихся с места преступления. По данным ГИБДД МВД России за 2015 год, водителями было оставлено 10231 мест дорожно-транспортных преступлений, в которых погибло 782 и ранено 11354 человек [2].

Данный вид преступления отличается высокой степенью общественной опасности и, как правило, сопряжен с оставлением в опасности пострадавших лиц. Рост количества совершаемых дорожно-транспортных преступлений с участием виновных лиц, скрывшихся с места преступления, порождает необходимость совершенствования имеющихся методик расследования, ориентированных на преодоление противодействия расследованию данного вида преступления.

Как правило, в случаях, когда при совершении дорожно-транспортного преступления лицо, а также транспортное средство, которым оно управляло, получает повреждения, не исключающие дальнейшего движения, лицо предпринимает активные действия, направленные на избежание уголовной ответственности за содеянное путем оставления места преступления. Скрываясь с места преступления на транспортном средстве, которым лицо управляло в момент совершения данного преступного деяния, оно тем самым исключает данный объект из числа важных доказательств его причастности к содеянному.

В данном аспекте противодействие расследованию можно рассматривать как систему действий, направленную на достижение цели сокрытия преступления путем не допущения вовлечения конкретного объекта или его материальных следов в сферу уголовного судопроизводства и их последующего использования в качестве судебных доказательств.

По мнению А. Ф. Волынского, В. П. Лаврова, противодействие расследованию предусматривает совокупность противоправных и иных действий преступников и связанных с ними лиц, направленных на воспрепятствование установлению истины правоохранительными органами в их деятельности по выявлению, раскрытию и расследованию преступлений [3, с. 94].

Целью лица, оставляющего место дорожно-транспортного преступления, является воспрепятствование установлению органами расследования истины произошедшего, а соответственно и его изобличение.

Необходимо отметить, что оставляя место дорожно-транспортного преступления, лицо совершает целую совокупность противоправных действий, как правило, по отдельности или совместно определяющихся законодателем как отягчающие вину обстоятельства, или являющиеся самостоятельными уголовно-наказуемыми деяниями.

Покидая место дорожно-транспортного преступления, преступник не оказывает помощи пострадавшим лицам, умышленно оставляя их зачастую в беспомощном состоянии или в опасности, что может привести к смерти пострадавших лиц и, соответственно, помешать установлению истины деталей произошедшего события правоохранными органами.

Например, на территории Киреевского района Тульской области водитель П., управляя транспортным средством, совершил съезд в кювет с последующим наездом на препятствие (дерево). В результате столкновения транспортное средство получило механические повреждения, пассажир транспортного средства К. был заблокирован в транспортном средстве и не подавал признаков жизни. Водитель П. для того, чтобы избежать ответственности за содеянное, скрылся с места преступления. В поврежденном транспортном средстве возникло возгорание, которое привело к полному выгоранию салона автомобиля, в связи с чем пассажиру К. были причинены ожоги, повлекшие смерть [4].

Реализуя действия по оставлению места совершенного дорожно-транспортного преступления, лицо тем самым не только прибегает к мерам по недопущению вовлечения в процесс расследования важных вещественных доказательств, но и воздействует на порядок построения тактико-организационных мероприятий в процессе расследования, а соответственно и на возникающие при этом отношения.

Говоря об оставлении места дорожно-транспортного преступления как одном из активных способов противодействия расследованию, важно заметить, что покинуть место преступления и тем самым воспрепятствовать установлению истины по уголовному делу, может не только лицо, причастное к совершению данного преступления, но и иное заинтересованное лицо. Зачастую в случаях, когда наравне с субъектом совершения дорожно-транспортного преступления, участниками данного события становятся родственники или близкие люди данного лица, они предпринимают действия по оставлению места преступления или сокрытия следов данного преступного деяния из-за стремления избежать наказания виновного лица за содеянное.

Так, водитель С., управляя мотоциклом «Ямаха», совершил столкновение с препятствием, в результате чего пассажир Н., являющийся родным братом гражданина С., получил телесные повреждения. Не желая наступления правовых последствий в отношении брата С., пассажир Н., самостоятельно покинул место происшествия и направился домой. Дома он впал в кому неизвестной этиологии, после чего скончался. Причиной смерти, как было позже установлено, явилось обширное кровоизлияние в мозг, ставшее следствием удара при случившемся дорожно-транспортном преступлении [5].

Таким образом, субъектом противодействия расследования дорожно-транспортного преступления может быть не только лицо, наделенное оп-

ределенным процессуальным статусом (подозреваемого) и обладающее субъективным отношением к деянию, но и иное заинтересованное лицо.

Исходя из этого, противодействие расследованию определяется также как комплекс организационных и тактически упорядоченных действий, совершаемых лицом, причастным к преступлению (виновным в его совершении), и иными заинтересованными лицами, направленных на воспрепятствование установлению истины по уголовному делу, уклонение от следствия и суда, преследующих цель избежать или смягчить ответственность [6].

Большинство исследователей в области криминалистики полагают, что противодействие расследованию, как деятельность конкретных лиц, находит свое проявление только на стадии уже начатого расследования.

Имеющее умысел, а так же физическую возможность покинуть место дорожно-транспортного преступления лицо, как правило, совершает данные действия до момента выявления преступления и начала расследования правоохранительными органами. Поэтому, по нашему мнению, ограничивать противодействие расследованию дорожно-транспортного преступления временными рамками не целесообразно.

Кроме этого, оставившее место совершения дорожно-транспортного преступления лицо может выбрать иной вид противодействия расследованию. Например, передать информацию о случившемся лицу, которое в дальнейшем может оказать «внешнее» противодействие расследованию. Под таким внешним противодействием расследованию понимается деятельность лиц, которые или вообще не связаны с данным событием и лицом, осуществляющим расследование, либо связаны с ним, процессуальными, служебными или иными властными отношениями, либо другими зависимостями.

В августе 2015 г. Киреевским районным судом Тульской области вынесен приговор гражданину Л. по следующим основаниям. В декабре 2014 г. гражданин Л., управляя транспортным средством, совершил съезд в кювет с последующим опрокидыванием. Так как водитель Л. в момент совершения данного деяния находился в состоянии алкогольного опьянения, он скрылся с места происшествия. После этого гражданин Л. в целях получения страховой выплаты за поврежденное транспортное средство сообщил о случившемся сотруднику ГИБДД, с которым у него имелись дружественные связи, и предложил ему денежное вознаграждение за воздействие на расследование случившегося. Сотрудник ГИБДД сообщил о склонении его к коррупционным действиям в компетентные органы. В результате проведения оперативных мероприятий гражданин Л. был задержан при передаче денежных средств [7].

Таким образом, учитывая, что оставление места совершения дорожно-транспортного преступления, все чаще применяется виновными лицами

как активный способ противодействия расследованию, возникает необходимость в разработке эффективных мер его нейтрализации и преодоления.

Значительным вкладом в борьбу с данным видом противодействия расследованию, будет создание методических рекомендаций, предназначенных для применения сотрудниками правоохранительных органов, раскрывающих методы нейтрализации и преодоления противодействия расследованию дорожно-транспортных преступлений. Представляется, что данные рекомендации позитивным образом повлияют на нейтрализацию и преодоление противодействия расследованию выражающегося в виде оставления места дорожно-транспортного преступления.

1. Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/news/672> (дата обращения: 05.02.2016).
2. Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/stat> (дата обращения: 05.02.2016).
3. Волынский А. Ф., Лавров В. П. Организованное противодействие раскрытию и расследованию преступлений (проблемы теории и практики) // Организованное противодействие раскрытию и расследованию преступлений и меры по его нейтрализации: материалы научно-практической конференции (29-30 октября 1996 года, г. Руза). М.: ЮИ МВД России, 1997.
4. Уголовное дело № 178904 // Архив Киреевского районного суда Тульской области.
5. Уголовное дело № 123009 // Архив Киреевского районного суда Тульской области.
6. Гудков Ю. А. Криминальное противодействие в уголовном процессе и оперативно-розыскные меры по его преодолению (по материалам аппарата уголовного розыска): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1993. 25 с.
7. Уголовное дело № 112567 // Архив Киреевского районного суда Тульской области.

## **СОБЛЮДЕНИЕ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА КАК ЭЛЕМЕНТ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

**Мишина Ю. В.,**

преподаватель кафедры специальной подготовки  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова

Органической частью инфраструктуры в современном обществе является транспорт. По данным Госавтоинспекции, в России по состоянию на декабрь 2015 года зарегистрировано 55699737 транспортных средств [1]. Рост автопарка, потребность населения в повышении мобильности, с

одной стороны, и невысокое в большинстве случаев качество дорожной сети, с другой стороны, не позволяют в достаточной степени эффективно обеспечить защиту участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Создание эффективной системы профилактики транспортной преступности предполагает полное и всестороннее изучение, как самой преступности, так и ее причин и условий. В соответствии со статистическими данными в Российской Федерации по состоянию на 1 января 2015 года 99 % преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств составляли преступления, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» [1].

В свою очередь, на сегодняшний день одной из причин дорожно-транспортных происшествий остается несоответствие скорости транспортного средства, выбранной водителем, конкретным дорожным условиям. Превышение скорости (т. е. управление транспортным средством со скоростью, превышающей установленные ограничения) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество дорожно-транспортных происшествий, так и на тяжесть их последствий [2, с. 19].

Скоростные ограничения, действующие в России в виде установленного порога максимальной скорости движения, в населенных пунктах, с учетом применения различных способов снижения скорости в зонах пешеходных переходов в основном соответствуют максимальным скоростям, рассчитанным с позиции порогового значения появления при ДТП риска смертельных травм для водителя, пассажиров транспортных средств и пешеходов. Вместе с тем, скорость в 90 км/ч (разрешенная вне населенных пунктов) минимизирует шансы для выживания участников дорожно-транспортных происшествий при столкновении без торможения, не говоря уже о случаях превышения установленной скорости движения. Безусловно, развитие технологий по совершенствованию двигателей, привело к тому, что максимальная скорость большинства автомобилей существенно превышает действующие максимальные ограничения скорости. Интенсивное насыщение автопарка высокоскоростными машинами создает объективные предпосылки повышения скоростей в дорожном движении, что в комбинации с рядом факторов:

- невысоким качеством и состоянием улично-дорожных сетей;
- интенсивным «омоложением» водительского состава со слабой базовой подготовкой;

- значительной долей в составе парка автомобилей устаревших марок;
- низкой дисциплиной участников дорожного движения;
- проявление своеобразного «русского» менталитета поведения на дорогах, построенного на необязательности соблюдения нормативов и правил негативно сказывается на состоянии дорожно-транспортного травматизма, повышает тяжесть последствий.

Важно отметить, что, в то время как превышение скорости в большой степени является причиной высокого процента ДТП с тяжкими последствиями, с точки зрения отдельного водителя, вероятность попадания в аварию с тяжкими последствиями в результате превышения скорости довольно низкая, поэтому угрозу попадания в аварию из-за превышения скорости водитель воспринимает как маловероятную.

Внесенные в 2013 году изменения в КоАП Российской Федерации, устранившие административную ответственность за превышение установленной скорости движения на 10-20 км/ч породили у многих водителей иллюзию допустимости движения в населенных пунктах со скоростью до 80 км/ч. Как результат: порог скорости при ДТП становится выше, а последствия наезда на пешеходов, столкновений транспортных средств и других видов ДТП – тяжелее. Возможно, ситуацию могли бы нивелировать современные системы активной безопасности автомобилей, позволяющие, например, обнаружить пешехода и своевременно остановить транспортное средство, однако количество автомобилей, оборудованных такими системами на российских дорогах ничтожно мало.

Установление «толерантного» правоприменения к превышению скоростного режима (определение ответственности на уровне чуть выше законодательно закрепленного ограничения скорости), с одной стороны получает общественное одобрение, с другой стороны, может привести к росту смертельных случаев и тяжелых травм в результате аварий.

Исследования, проведенные в разных странах мира, показывают, что до 90 % водителей считают, что их уровень вождения выше среднего и что они относятся к водителям с низким уровнем риска [2, с. 39]. Такая внутренняя установка приводит к тому, что нарушение правил дорожного движения становится обычным делом. Указанный вывод подтверждается данными статистики, в соответствии с которыми только в 2015 году и только с использованием технических средств автоматической фиксации правонарушений было выявлено более 45 миллионов нарушений скоростного режима [1]. Иногда водители превышают скорость просто для удовольствия. Езда на более высокой скорости воспринимается как «бонус» в виде того, что на поездку затрачено меньше времени. При этом возможность попадания в аварийную ситуацию отходит на второй план. Осознание правильности и целесообразности своих действий растет каждый раз, когда очередная поездка с превышением скорости не влечет за собой неблагоприятных

последствий для нарушителя. Обращает внимание на себя и тот факт, что ряд водителей не способны правильно оценивать скорость движения, допуская ошибки в сторону занижения скорости своего транспортного средства.

Рассматривая влияние психологического аспекта на безопасность дорожного движения, необходимо отметить, что в реальных дорожных ситуациях зачастую возникают моменты, провоцирующие даже дисциплинированных водителей на незначительное превышение скорости. Вопреки бытующему мнению о малозначимом влиянии незначительного превышения скорости на аварийность, исследования показывают, что превышение скоростного ограничения в городской черте на 5 км/ч, а на загородной дороге на 10 км/ч повышает риск возникновения ДТП в 2 раза [3].

Вместе с тем, нельзя говорить о необходимости изменения подхода водителей к нарушениям скоростного режима как о единственном направлении профилактики дорожно-транспортных происшествий, связанных с несоответствием скорости конкретным условиям. Необходимо использование инженерных мер, проведение мероприятий по обеспечению соблюдения уже установленных скоростных ограничений, образовательные и информационно-пропагандистские кампании.

1. Официальный сайт ГИБДД УМВД России. URL: <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 01.02.2016).
2. Управление скоростью: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Женева: Глобальное партнерство дорожной безопасности, 2008.
3. Добромиров В. Н., Евтюков С. С. Скорость как фактор влияния на безопасность дорожного движения [Электронный ресурс] // Современные проблемы науки и образования. 2013. № 5. URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=10248> (дата обращения: 06.02.2016).

## **ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВЫЯВЛЕННЫЕ СРЕДСТВАМИ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ**

**Седова А. А.,**

начальник центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения  
ГИБДД УМВД России по Тульской области

В соответствии с Федеральным законом от 24 июля 2007 года № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об ад-

министративных правонарушениях», с 1 июля 2008 года предусмотрена административная ответственность для собственников (владельцев) транспортных средств в случае фиксации правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Развитие системы автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения повлекло увеличение количества правонарушений, зафиксированных ее средствами, которое составляет большую часть всех правонарушений, пресеченных сотрудниками Госавтоинспекции.

Сегодня быстро набирающая обороты система фотовидеофиксации нарушений начинает опережать обновление нормативной правовой базы, регламентирующей ее использование, вследствие чего в данной деятельности часто возникают проблемы, влияющие на стабильность работы системы. Очевидно, что необходимо совершенствование нормативной правовой базы, регламентирующей данную деятельность и реализация принципа неотвратимости наказания [1].

Министр внутренних дел Российской Федерации В. А. Колокольцев, подводя итоги 9 месяцев 2015 года, отметил, что в России активно «развивается система автоматической фиксации нарушений, сегодня это порядка 5 тыс. стационарных и свыше 4 тыс. переменных зон контроля. С их помощью в текущем году зафиксировано почти 40 млн правонарушений, что составляет 61 % от всех выявленных. Наложено штрафов на сумму более 26,5 млрд рублей» [2]. А по итогам 2015 года в отношении собственников транспортных средств на основании материалов, зафиксированных комплексами, было вынесено уже более 50 млн. постановлений по делам об административных правонарушениях, что составило 67 % от общего количества вынесенных постановлений в отношении владельцев и водителей транспортных средств» [3].

В соответствии с действующим законодательством для собственников (владельцев) транспортных средств предусмотрен особый (упрощенный) порядок привлечения к административной ответственности. Он заключается в том, что постановление выносится в виде электронного документа без участия лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, копия постановления направляется лицу заказным почтовым отправлением. На данную категорию дел не в полной мере распространяется принцип презумпции невиновности (собственник (владелец) транспортного средства обязан доказывать свою невиновность).

Собственник (владелец) освобождается от административной ответственности, если в ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении будут подтверждены содержащиеся в

ней данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц (ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ).

Реализация в комплексах фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения технической возможности отражения нескольких фактов правонарушений в незначительный временной период способствовало реализации принципа неотвратимости наказания за совершенные правонарушения. Вместе с тем, увеличившееся в последнее время количество зарегистрированных за лицами, не достигшими возраста административной ответственности, транспортных средств позволяет сделать вывод о возможном поиске некоторой категорией граждан способа избежать административной ответственности за совершенные правонарушения.

В случае фиксации правонарушения водителем транспортного средства, собственник которого не достиг шестнадцати лет, в соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, постановление по делу об административном правонарушении не может быть вынесено. Следовательно, в таких случаях не выполняется задача производства по делам об административных правонарушениях, заключающаяся в защите личности, охране прав и свобод человека и гражданина, охране здоровья граждан, общественного порядка и общественной безопасности от административных правонарушений, а также предупреждении административных правонарушений.

В настоящее время данный вопрос требует законодательного урегулирования путем внесения соответствующих изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

В соответствии с ч. 1 ст. 64 Семейного кодекса Российской Федерации, защита прав и законных интересов детей возлагается на их родителей. Вместе с тем, защита родителями прав и интересов детей не должна нарушать и ущемлять права и интересы других граждан. Совершение правонарушений с использованием транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности, зарегистрированных за лицами, не достигшими шестнадцатилетнего возраста, создает реальную угрозу безопасности дорожного движения, которая, в соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», является состоянием данного процесса, отражающим степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

В современный период задача государства заключается в необходимости принятия мер по обеспечению безопасности дорожного движения всех его участников, т. е. осуществлению деятельности, направленной на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

Для привлечения к административной ответственности родителей (законных представителей) несовершеннолетних собственников транспортных средств по зафиксированным работающими в автоматическом режиме средствами фотовидеофиксации нарушениям Правил дорожного движения необходимо рассмотреть вопрос о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Совершенствование действующего законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения будет способствовать стабилизации обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [4, с. 65].

Целесообразно дополнить кодекс статьей, предусматривающей административную ответственность родителей (законных представителей) за использование собственности несовершеннолетнего для совершения противоправного деяния. Рассмотрение данной категории дел возложить на Комиссию по делам несовершеннолетних и защите их прав.

В условиях повышения дорожно-транспортной аварийности обеспечение неотвратимости ответственности всех участников движения способно привести к существенному повышению безопасности на российских дорогах [5]. Внесение вышеуказанных изменений позволит не только реализовать принцип неотвратимости ответственности за дорожно-транспортные происшествия, но и обеспечит необходимый уровень дорожно-транспортной дисциплины.

- 
1. Официальный сайт ГИБДД. URL: <http://www.gibdd.ru/struct/nic/news/art1884039>.
  2. Доклад Владимира Колокольцева о ситуации с безопасностью дорожного движения и мерах по её улучшению на заседании Правительства РФ 22 октября 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/news>.
  3. Средства автоматической фиксации в прошедшем году выявили более 50 миллионов нарушений ПДД [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru>.
  4. Баранчикова М. В. Реализация принципов законности и справедливости при привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления: монография. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2011.
  5. Баранчикова М. В. Проблемы квалификации нарушений Правил дорожного движения пешеходами // Мировой судья. 2011. № 8. С. 9-12.

# ОСОБЕННОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Стешич Е. С.,

докторант Ростовского юридического института МВД России,  
кандидат юридических наук, доцент

Переоценка роли законодательного регулирования общественных процессов привела к бурному и малоэффективному законотворчеству, которое не обошло и сферу предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Неоднократные изменения ст. 264 УК РФ, связанные с ужесточением уголовной ответственности за преступления, совершенные в состоянии опьянения, криминализация административных проступков и повышение санкций, как и следовало ожидать, не принесли результата и не снизили высокий уровень транспортных рисков в стране.

Во многом, такое положение объясняется отсутствием научного подхода к проблеме и некомпетентностью законодателей, которые часто реагируют на единичное резонансное ДТП, забывая о том, что закон должен быть универсальным и охватывать все криминальные проявления.

Новое ДТП, произошедшее в самом центре столицы с участием студента МГИМО, управляющего Ferrari и на «убийственной» скорости протаранившего несколько машин, дало почву для очередных законодательных инициатив.

На этот раз СК РФ предложил ввести уголовную ответственность за вождение без прав, приравняв деяние по степени общественной опасности к ношению оружия без соответствующего разрешения (на что прозвучало предварительное одобрение членов депутатского корпуса) [1; 2; 3]. Между тем безусловная несравнимость транспортного средства с орудием причинения вреда жизни и здоровью – как по целевому назначению, конструктивным признакам, правовому режиму [4], а также незначительный удельный вес нарушений, связанных с вождением без удостоверения в структуре причин аварий (в 2014 году – 1,6 %), свидетельствует о *currente calamo* (лат. наспех, поспешность) подобных инициатив.

Таким образом, единичные громкие дела по силе влияния на законодательскую деятельность приблизились и почти заменили всестороннюю криминологическую оценку тех или иных правонарушений.

Иначе трудно объяснить отсутствие должного внимания к плохому состоянию улично-дорожной сети и элементов ее обустройства при том, что они являются причиной совершения  $\frac{1}{4}$  аварий с тяжкими последствиями ежегодно (в 2008 году – 17,9 %, в 2011 году – 21,2 %, в 2013 году – 26 %, в 2014 году – 25,8 %).

Активно принимаются нормативно-правовые акты, направленные на снижение аварийности на дорогах [5; 6; 7]. Но, получается, что-то в механизме реализации государственных программ не работает. О некоторых «слабых местах» не молчат на самом высоком уровне.

Депутат С. Н. Решульский, например, заявил: «... Вот если бы мы поступали по-государственному, то, на мой взгляд, должны были бы рассмотреть вопросы административной и уголовной ответственности, прежде всего, за состояние наших дорог, ответственность за которое лежит на главах администраций. Но как только я поднимаю этот вопрос, мне все без исключения говорят: «Ты что, вообще ничего не понимаешь?! У них же денег нет, они же не могут дороги привести в нормальное состояние!» Тогда объясните мне, почему тогда такая борьба идет на выборах главы администрации того или иного поселения, города и так далее, что же они туда лезут...» [8].

В настоящее время процедуру общественного обсуждения проходит законопроект, разработанный МВД России, в котором Правила дорожного движения (далее – Правила) предлагается дополнить термином «Опасное вождение» (создание водителем в процессе управления транспортным средством опасности для движения путем неоднократного совершения одного или нескольких действий, связанных с нарушением Правил, выражающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения; перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты; несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства; несоблюдении бокового интервала; необоснованном резком торможении; препятствовании обгону) [9].

Следует разобраться: 1) в чем заключается криминологическая обоснованность предлагаемой нормы и целесообразно ли внесение в КоАП РФ статьи за деяния, которые в отдельности уже наказуемы? 2) Почему в перечне отсутствуют нарушения ПДД, которые чаще всего становятся причиной аварий, а именно: нарушение правил проезда пешеходных переходов, нарушение требований сигнала светофора, превышение установленной скорости движения? Не включены в него и нарушения, находящиеся у всех «на слуху»: управление ТС водителем, не имеющим права управления ТС или лишенным такого права, управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения; 3) опасное вождение образует совокупность (2 и более) нарушений, перечисленных в проекте статьи, но варианты сочетания любых из них в реальной жизни встречается нечасто; 5) но что самое важное – признак неоднократности не позволяет считать единичное правонарушение опасным вождением, даже если оно связано с реальной угрозой жизни или здоровья человека (например, развитие скорости до 200 км/ч в условиях населённого пункта).

Поэтому, даже шокирующее общественность злодеяние мальчика на Ferrari опасное вождение не образует (!). Исходя из изложенного, считаем, что исследуемый проект нуждается в дальнейшем осмыслении.

Стабилизации обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения может способствовать повышение эффективности деятельности органов, ответственных за привлечение к уголовной ответственности лиц, виновных в совершении дорожно-транспортных преступлений [10, с. 66]. Мы не являемся сторонниками частых изменений и ужесточения законодательства, в том числе уголовного, а призываем правильно квалифицировать аварии с тяжкими последствиями.

Субъект неосторожного преступления – пишет П. С. Дагель, не только не желает причинения вреда обществу, но либо вообще не предвидит возможности причинения этого вреда, либо уверен в его предотвращении, поэтому социально-психологической причиной неосторожных преступлений является невнимательность, безответственность [11, с. 8].

Однако некоторые ДТП в рамки неосторожности никак не «вписываются». Когда находящийся в состоянии сильного опьянения водитель (зачастую не имеющий водительского удостоверения или лишенный его за аналогичные действия) на огромной скорости несется по городским улицам, не обращая внимания на сигналы светофора и убивает двух и более (а в последнее время до 10 и более) человек, то действия виновного нужно квалифицировать как убийство с косвенным неконкретизированным умыслом, а не нарушение правил дорожного движения.

В связи с чем видится совершенно справедливым мнение профессора В. В. Лукьянова о том, что умысел и неосторожность в совершении ДТП следует определять по характеру отношения виновного к созданию аварийной обстановки: если она создаётся *умышленно*, то таким образом допускается возможность наступления любых последствий. «При таком подходе к оценке механизма дорожно-транспортного происшествия, – пишет учёный, – исчезает необходимость придумывать различные варианты «раздвоенной» вины или всё сводить только к неосторожности» [12, с. 61]. «Единственная форма вины в совершении таких преступлений, пишет известный учёный – умысел, заключающийся в умышленном создании угрозы причинения смерти. А отношение лица к смертельному исходу самостоятельной формы вины не имеет, а вытекает из отношения к созданию угрозы» [13, с. 58-59].

В советский период, когда жизнь человека защищалась строже, такая практика была [14, с. 170]. Даже в высказываниях депутатов, некоторые нарушения ПДД стали прямо называться убийством, но правильно квалифицировать такие действия пока никто, к сожалению, не призывает.

«Он (о водителе Ferrari, устроившем ДТП на Кузнецком мосту в Москве – Е. С.), используя источник повышенной опасности, коим является автомобиль, осознает, что может нанести вред жизни и здоровью других

граждан. То есть, если он в результате своих действий кого-то отправит на тот свет, это будет умышленное убийство, а не убийство по неосторожности» [3].

Считаем, что о косвенном умысле виновного в ДТП по отношению к тяжким последствиям может свидетельствовать совокупность факторов, связанных с преступлением: 1) доминирование над ситуацией, предшествующей ДТП. Под доминированием в данном контексте мы понимаем объективную возможность собственного безопасного управления и эксплуатации транспортного средства; 2) умышленное обострение этой ситуации и создание угрозы для жизни и здоровья людей; 3) психофизиологическое состояние водителя, при котором становится реальной возможностью причинения вреда жизни и здоровью других лиц (например, состояние опьянения); 4) правовое состояние водителя, свидетельствующее о нигилистическом отношении к закону и пренебрежительном отношении к жизни и здоровью других лиц (отсутствие или лишение водительских прав, ранее совершаемые преступления или административные правонарушения против жизни и здоровья, или безопасности дорожного движения).

1. Козлова Н. Бесправным назвали срок // Рос. газ. 2015. 21 окт. № 6808.
2. Рогоза Д. Госдума поддерживает уголовную ответственность за вождение без прав [Электронный ресурс]. URL: [http://www.molnet.ru/mos/ru/order/o\\_219783](http://www.molnet.ru/mos/ru/order/o_219783).
3. Козлова Н., Петров И. Убийственная скорость [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2015/10/21/ezda.html>.
4. Корецкий Д. А. Криминальная армология. СПб.: Издательство Юридический Центр Пресс, 2006.
5. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 03.10.2013 № 864 // Рос. газ. 2013. 8 окт.
6. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий: утв. Правительством Рос. Федерации 04.08.2015. Текст официально опубликован не был. URL: <http://base.garant.ru/71173542/#ixzz3tI2BgiUW>.
7. О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 05.12.2001 № 848 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 51, ст. 4895.
8. Стенограмма заседания ГД РФ 13 марта 2013 года [Электронный ресурс]. URL: <http://transcript.duma.gov.ru/node/3815/#sel=661:1,775:126>.
9. Официальный сайт для размещения информации о подготовке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных право-

вых актов. URL: <http://regulation.gov.ru/projects/List/AdvancedSearch#npa=40764>.

10. Баранчикова М. В. Реализация принципов законности и справедливости при привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления: монография. Орел: ОрЮИ МВД России, 2011. 81 с.

11. Дагель П. С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М.: Юрид. лит., 1977.

12. Лукьянов В. Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях // Рос. юстиция. 2002. № 12. С. 59-61.

13. Лукьянов В. Исключить из УК статью об ответственности за преступления с двумя формами вины // Рос. юстиция. 2002. № 3. С. 58-59.

14. Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: сборник очерков / под ред. В. В. Лунеева. М.: Издательство Юрайт, 2010. 779 с.

## **ФОРМИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Перков А. А.,**

преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова

В научной литературе в настоящее время не затихают споры по поводу внедрения в образовательную систему Российской Федерации компетентного подхода. Широкий спектр подходов к определению компетенций и компетентностей, существующий в научной литературе, позволяет утверждать, что:

- компетентность характеризуется тем, что отвечает на потребности момента, то есть нужна именно в конкретной ситуации деятельности для совершения определенных действий, необходимых для решения проблемы;

- компетентность имеет, помимо знаниевой составляющей и опыта, еще и мотивационную характеристику;

- необходимо отметить, что определение и дифференциация компетентностей – сложный процесс, что отчасти, объясняет плюрализм взглядов и мнений в данной сфере науки;

- компетентности социальны по своей природе, так как они формируются в обществе и в нем же проявляются;

- компетентности, которые мы считаем ключевыми, это такие, которые можно разложить на более мелкие компетентности, обеспечивающие жизнедеятельность в обществе.

В деятельности сотрудников Госавтоинспекции акцент делается на формировании профессиональных компетенций, которые являются залогом становления специалиста ОВД. С профессиональной компетентностью тесно связана компетентность социальная, которая имеет несколько значений. Во-первых, под социальной компетентностью понимают некоторый уровень социализации человека (Ж. Делор, Н. А. Рототаева) [1, с. 27], во-вторых, часть ключевой компетентности (В. Хутмахер) [2, с. 28], в-третьих, некое личностное свойство человека, позволяющее ему взаимодействовать с окружающим миром на основе сформированного отношения к себе, к другим, к обществу.

Социальная компетентность очень важна для сотрудников Госавтоинспекции, как специалистов, которые в процессе служебной деятельности взаимодействуют с большим количеством людей. В этом контексте, для нас важно понимание социальной компетентности, как уверенного поведения, при котором различные навыки в сфере отношений с людьми автоматизировались и дают возможность гибко менять свое поведение в зависимости от ситуации (Г. И. Сивкова) [2, с. 29]. В. Г. Ромек уточняет, что социальная компетентность – это не просто уверенность, а уверенность, навыки которой автоматизированы и помогают гибко решать возникающие проблемы в зависимости от контекста ситуации [3, с. 10].

Важно отметить, что социальная компетентность проявляется в способности работать в команде, умении строить эффективную коммуникацию, разрешать конфликты, что является особенно значимым для сотрудников полиции и, более того, входит в его обязанности. Поэтому можно говорить о тесной связи социальной и профессиональной компетентностей. В. И. Байденко отмечал, что работодатель требует от кандидатов на должность наличия социальных компетенций, например, коммуникативности; способности работать в команде; умения наглядно и убедительно проводить презентацию своих идей; готовности к нестандартным, креативным решениям; навыков самоорганизации; гибкости в отношении вновь появляющихся требований и изменений; выносливости и целеустремленности [4, с. 19].

Система подготовки специалистов для Госавтоинспекции, основанная на компетентностном подходе должна обеспечить подготовку сотрудников, обладающих социальной компетентностью, имеющих ориентироваться в социально-значимых ситуациях и эффективно выполнять свои профессиональные обязанности. Здесь стоит упомянуть, что, по мнению И. А. Зимней [2, с. 30], профессиональные компетенции входят в состав социальных компетенций, отвечая на вопросы, что и как делать.

Согласно «Стратегии модернизации содержания общего образования» социальные ключевые стратегии отличаются многофункциональностью; надпредметностью и междисциплинарностью; они требуют значительного интеллектуального развития, абстрактного мышления, саморефлексии, определения собственной позиции, самооценки, критического мышления и др.; ключевые компетенции многомерны [5, с. 34], что предъявляет высокие требования к качеству подготовки сотрудников. Возвращаясь к классификации ключевых компетенций по И. А. Зимней, мы можем выделить несколько основных социальных компетенций [6, с. 29]:

- способность сберегать свое здоровье, осознавая важность этого;
- способность осознавать себя частью общества, государства;
- способность пользоваться, воспроизводить, совершенствовать средства и способы получения и воспроизведения информации в печатном и электронном виде;
- способность устанавливать отношения, вступать во взаимодействия с другими людьми, избегать конфликтов, вызывать доверие.

Подготовка сотрудника Госавтоинспекции должна способствовать формированию у него социальной и профессиональной компетентности, как ее части. Для того, чтобы эти цели были достигнуты, необходимо определить, какими способностями, навыками и умениями должен обладать сотрудник Госавтоинспекции. Развитие социальной компетентности – необходимый элемент подготовки сотрудников Госавтоинспекции.

Таким образом, актуальность использования компетентностного подхода в деятельности сотрудников Госавтоинспекции будет повышаться с каждым годом. Его значимость обусловлена тем, что он помогает повысить качество подготовки сотрудников, оценить эффективность их деятельности и алгоритмизирует деятельность полицейского, помогая составить схему действий при выполнении служебных полномочий, сразу замечать имеющиеся трудности и оперативно их устранять. Для успешной реализации компетентностного подхода в процессе подготовки сотрудников Госавтоинспекции необходимо создать такую образовательную среду, в которой такой подход будет возможен. Стоящие задачи довольно сложны и объемны, но они помогут сделать подготовку сотрудников Госавтоинспекции соответствующей мировым стандартам.

---

1. Делор Ж. Образование: сокрытое сокровище. М.: Издательство ЮНЕСКО, 1996.

2. Зимняя И. А. Ключевые компетенции как результативно-целевая основа компетентностного подхода в образовании. Авторская версия. М.: Исследовательский центр проблем качества подготовки специалистов, 2004.

3. Ромек В. Г. Уверенность в себе: этический аспект // Журнал практического психолога. 1999. № 9.

4. Байденко В. И., Джерри ван Зантворт, Бианка Енеке. Формирование социального диалога и партнерских связей образования, органов управления и саморазвития, профессиональных объединений и предприятий. Доклад 4 / под общ. ред. В. И. Байденко, Дж. ван Зантворта, Европейский фонд подготовки кадров (ЕФО). Проект ДЕЛФИ. М., 2001.
5. Стратегия модернизации содержания общего образования // Материалы для разработки документов по обновлению общего образования. М.: Издательство «ООО «Мир книги», 2001.
6. Компетентностно-ориентированные задания. Конструирование и применение в учебном процессе: учебно-методическое пособие / под ред. Н. Ф. Ефремовой. М.: Издательство «Национальное образование», 2013.

## **ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МВД И ФСИН РОССИИ ПРИ РАСКРЫТИИ МОШЕННИЧЕСТВ СОВЕРШЕННОГО ЛИЦОМ, ОТБЫВАЮЩИМ НАКАЗАНИЕ В ВИДЕ ЛИШЕНИЯ СВОБОДЫ**

**Флоря Д. Ф.,**

начальник кафедры оперативно-разыскной деятельности ОВД  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова,  
кандидат юридических наук, доцент;

**Косарев К. В.,**

адъюнкт кафедры оперативно-разыскной деятельности ОВД  
Орловского юридического института  
МВД России имени В. В. Лукьянова

В последнее десятилетие в Российской Федерации наблюдается рост преступлений, связанных с хищением чужого имущества. Одним из распространенных способов преступного посягательства на собственность граждан является мошенничество. В 2010 году зарегистрировано 160081 таких противоправных деяний, в 2011 году – 147468, в 2012 году – 161961, в 2013 году – 164629, в 2014 году – 160214 [1]. Оно стало настолько массовым, что каждый гражданин России находится в сфере обмана и мошенничества.

Среди них значительный удельный вес приходится на так называемое телефонное мошенничество, которое часто носит межрегиональный характер.

Раскрываемость данного вида преступлений осложняется в первую очередь тем, что в подавляющем большинстве случаев преступники находятся в других регионах России. При этом значительное количество таких преступных деяний совершают лица, отбывающие наказания в местах лишения свободы. По экспертным оценкам более 80 % преступлений рас-

смаатриваемой группы в 2014 году совершались с территорий таких регионов России, как Курганская, Новосибирская, Псковская, Воронежская, Самарская, Иркутская области, Республика Коми и Татарстан, Ямало-Ненецкий АО, Ханты-Мансийский АО, Краснодарский край, и г. Москва, т. е. в регионах, где сконцентрированы учреждения исполняющие наказания.

Лица, совершающие мошенничества с использованием мобильных средств связи на территории исправительного учреждения, нередко действуют в соучастии с лицами, находящимися на свободе, как правило, имеют преступный опыт, в курсе многих тактических приемов и комбинаций, которые применяются субъектами расследования при производстве следственных действий, имеют возможность тщательно спланировать преступление, скрыть следы, заставить других лиц взять вину на себя. Следует отметить, что подавляющее большинство рассматриваемых преступлений обнаруживается оперативными подразделениями органов УМВД России.

Вышеуказанные обстоятельства определяют необходимость объединения усилий всех правоохранительных органов при раскрытии и расследовании обозначенных преступлений. В связи с этим межведомственное взаимодействие правоохранительных органов, приобретает особую актуальность.

Одно из средств усиления эффективности борьбы с преступностью является совершенствование взаимодействия МВД России и ФСИН России. Применительно к раскрытию мошенничеств с использованием мобильных телефонов, совершенных в местах лишения свободы, наиболее результативным представляется взаимодействие оперативных подразделений органов внутренних дел и исправительных учреждений, исполняющих наказания.

Взаимодействие органов предварительного следствия и оперативных подразделений УИС России при расследовании мошенничества с использованием средств сотовых систем подвижной связи, совершенных в местах лишения свободы, специфично: оно отличается от взаимодействия между службами внутри одного министерства по субъектам, основным направлениям и ряду конкретных форм.

В таком взаимодействии участвует более широкий круг правоохранительных органов, имеющих различные задачи и подчиненность. Субъектами взаимодействия при расследовании мошенничества с использованием средств сотовых систем подвижной связи, совершенных в местах лишения свободы, являются, с одной стороны, отдельные дознаватели, следователи, с другой – сотрудники оперативных подразделений УИС России.

Эффективная работа следователя по раскрытию и расследованию мошенничества с использованием средств сотовых систем подвижной связи, совершенного в местах лишения свободы, возможна лишь при условии тесного делового контакта с сотрудниками оперативных подразделений

УИС России [2, с. 67]. Именно сотрудники оперативных подразделений УИС России в максимально полном объеме владеют информацией о лицах, причастных к совершению мошенничества, и их связях. В частности, сотрудники оперативного отдела исправительного учреждения располагают сведениями о среде осужденных и ее авторитетах, сложившихся группировках, противоречиях между ними и т. д. [3, с. 145].

Отсутствие у сотрудников оперативных подразделений ОВД связей и позиций в среде исправительных учреждений создает проблемы в осуществлении качественной работы по взаимодействию со следователем при раскрытии мошенничества с использованием средств сотовых систем подвижной связи, совершенного в местах лишения свободы.

Названные факторы необходимо учитывать при организации взаимодействия, отдавая предпочтение тем субъектам, которые смогут более оперативно и качественно обеспечить решение задач уголовного судопроизводства.

К формам и методам взаимодействия при расследовании мошенничества с использованием средств сотовых систем подвижной связи, совершенного в местах лишения свободы, относятся [4, с. 12]:

- материально-техническое обеспечение работы дознавателей, следователей (предоставление помещений для проведения допроса, сейфов, транспорта, средств связи);

- организационное обеспечение (выделение оперативных работников исправительного учреждения, ориентирование дознавателей, следователей внутри исправительного учреждения, введение их в оперативную обстановку, помощь в организации и проведении различных следственных мероприятий);

- информационное обеспечение (предоставление возможности беспрепятственно знакомиться с данными различных учетов, картотек, личными делами осужденных);

- оперативное обеспечение работы дознавателей, следователей (снабжение оперативной информацией, непосредственный вывод на ее источники, выполнение заданий о проведении оперативно-розыскных мероприятий, ознакомление с материалами дел оперативных учетов).

В процессе расследования мошенничества с использованием средств сотовых систем подвижной связи, совершенных в местах лишения свободы, дознаватель, следователь должны использовать все возможные формы взаимодействия с оперативными подразделениями УИС России. Это позволит более оперативно и качественно решать стоящие перед следователем задачи, направленные на полное, всестороннее, объективное расследование уголовного дела о мошенничестве с использованием средств сотовых систем подвижной связи, совершенном в исправительном учреждении. При этом, доказывание по любому уголовному делу – это процесс не только познания, но и закрепления сведений с целью их передачи соответст-

вующему адресату. В этой связи процесс расследования имеет не только познавательную, но, в первую очередь, достоверительную сторону [5, с. 91].

Конкретная форма взаимодействия должна избираться дознавателем, следователем в зависимости от следственной ситуации, сложившейся в результате расследования, и от особенностей расследуемого мошенничества.

Статистические данные, свидетельствующие о росте пенитенциарной преступности, говорят о необходимости активизации поиска мер, направленных на предотвращение мошенничеств с использованием средств сотовых систем подвижной связи, совершаемых в местах лишения свободы, а также о необходимости выявления и установления дополнительных источников доказательств совершенного преступления. В местах лишения свободы таковыми могут быть результаты режимных мероприятий, проводимых, в частности, оперуполномоченными исправительного учреждения.

В ходе проведения режимных мероприятий могут быть получены запрещенные предметы (мобильные телефоны, сим-карты, зарядные устройства и т. д.), изъятие которых может повлечь за собой возбуждение уголовного дела [3, с. 150].

Поскольку непроцессуальный порядок получения информации, имеющей значение для уголовного дела, не влияет на полноту и объективность фактических данных, собранных в результате режимного мероприятия, то существует вероятность возможности их использования в процессе доказывания. Так, в рамках расследования мошенничества, совершенного осужденными с использованием мобильного телефона в местах лишения свободы, дознаватель, следователь обязаны проверять все собранные доказательства на предмет допустимости их использования в уголовном процессе. В связи с необходимостью проведения этой процедуры проверки, являющейся неотъемлемой частью процесса доказывания, результаты режимных мероприятий также будут исследованы. После проверки следователем допустимости и достоверности информации, полученной в результате проведения режимного мероприятия, его результаты в виде предметов могут быть приобщены к материалам уголовного дела в качестве вещественных доказательств (ч. 1 ст. 81 УПК РФ).

Таким образом, взаимодействию дознавателей, следователей территориальных органов и оперативных аппаратов УИС как одному из основных направлений деятельности придается очень важное значение, поскольку только совместная, упорядоченная, целенаправленная деятельность субъектов оперативно-розыскной деятельности, правоохранительных органов в целом позволяет объединить их усилия в борьбе с преступностью и достичь при этом наибольшего результата.

---

1. Состояние преступности в России в 2010-2014 гг. ФКУ «Главный информационно-аналитический центр МВД России».

2. Малышева О. А. Взаимодействие органов внутренних дел и уголовно-исполнительной системы в предупреждении пенитенциарной преступности. М.: Юрист, 2007.
3. Нуждин А. А. Расследование мошенничества, совершенного осужденными в учреждениях УИС с использованием средств сотовых систем подвижной связи: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Рязань, 2013.
4. Косенко А. С. Розыскные действия в советском уголовном процессе: учеб. пособие. Хабаровск, 1989.
5. Противодействие коррупции в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография / М. В. Баранчикова и др. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015.

### **III. РЕЗУЛЬТАТЫ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КУРСАНТОВ И СЛУШАТЕЛЕЙ**

#### **О НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЯХ ОБЪЕКТИВНОЙ СТОРОНЫ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОИСШЕСТВИЯМИ**

**Болотова А. А.,**

курсант 401 учебной группы факультета подготовки следователей  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова;

**Земзикова Е. Ю.,**

курсант 401 учебной группы факультета подготовки следователей  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова

**Научный руководитель: Приходько Н. Ю.,**

старший преподаватель кафедры уголовного права, криминологии  
и психологии Орловского юридического института  
МВД России имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук

В целях эффективного предупреждения преступлений особое внимание следует уделить личности виновного участника дорожно-транспортного происшествия, поскольку именно личность виновного несет в себе причины их совершения. Личность виновного является ключевым звеном всего механизма преступного поведения, в том числе неосторожного, связанного с дорожно-транспортными происшествиями. Те ее особенности, которые являются побудителем такого поведения, должны быть непосредственным объектом предупредительного воздействия. Данная мысль подтверждается статистическими данными: за отчетный период январь-ноябрь 2015 года, всего было зарегистрировано 166665 дорожно-транспортных происшествий, из которых 143273 ДТП совершены по вине водителя: что составляет около 86 % от общего числа зарегистрированных ДТП [1].

При характеристике виновности водителя и его преступного поведения особый интерес представляет способ совершения ДТП. Анализ судебной практике по уголовным делам данной категории демонстрирует, что способ совершения преступлений против безопасности дорожного движения обуславливается состоянием водителя, управляющего транспортным средством. К группе преступлений по вине водителя относится совершение преступления:

1) в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Отметим, что управление транспортным средством в состоянии опьянения является одним из распространенных факторов, приводящих к нарушениям Правил дорожного движения. Статья 19 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» устанавлива-

ет запрет на употребление веществ, приводящих в состояние алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения [2]. Кроме того, с 2015 в Уголовный кодекс РФ было криминализовано деяние, предусматривающее уголовную ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию.

2) в состоянии переутомления. Состояние усталости и сонливости водителя, обуславливается его пренебрежением отдыхом, что приводит к снижению уровня реакции и внимания. С учетом того, что данный фактор является приоритетной проблемой безопасности дорожного движения, статья 8 Конвенции от 8.11.68 «О дорожном движении» устанавливает, что «физическое и умственное состояние водителя должно позволять ему управлять транспортным средством» [3]. Данное положение позволяет сделать вывод о том, что состояние переутомления относится к физическим факторам, которые препятствуют эффективному и продуктивному вождению.

Опасность состояния утомления подтверждается научными исследованиями, проведенными в данной области. Так, по мнению Е. А. Войтенко, при продолжительности управления до 10 часов риск может возрасти на 10-80 %, а при увеличении продолжительности труда свыше 10 часов – на 100-150 % по отношению к средним показателям. Максимально опасным является увеличение рабочего времени при управлении автомобилем в ночное время [4].

3) при несоблюдении правил маневрирования (нарушение правил при обгоне, объезде препятствия или неровности на дороге, неожиданном выезде из своего ряда, в том числе на полосу встречного движения, при необходимости уклониться от столкновения или наезда). Под маневрированием принято понимать требование подать сигнал перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой; перед поворотом направо, налево или разворотом заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении; разворот или движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены, уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения;

4) при превышении скорости и нарушении скоростного режима при обгоне. В соответствии со п. 10 ПДД РФ разрешенная скорость движения транспортных средств: в населенных пунктах – 60 км/ч, а в жилых зонах и на дворовых территориях – не более 20 км/ч; вне населенных пунктов – не более 90 км/ч.

К аварийной ситуации часто приводит нарушение правил обгона в зоне ограниченной видимости, когда у водителя, движущегося по второстепенной дороге, при перепаде (уклоне) дороги отсутствует достаточная

зона видимости и он не имеет возможности обзирать обгоняемый автомобиль.

5) при несоблюдении безопасной дистанции движения. Безопасной дистанцией движения транспортных средств является та дистанция, которая позволяла бы даже при резкой остановке транспортного средства избежать столкновения, а также необходимого бокового интервала, обеспечивающего безопасность движения. Пренебрежение водителями правилами о соблюдении безопасной дистанции зачастую приводит к дорожно-транспортным происшествиям.

Также к случаям совершения дорожных происшествий по вине водителя относятся: несоблюдение очередности проезда перекрестков, ослепление светом фар, неподчинение сигналам светофора, дорожным знакам и указателям, использование во время движения телефона, не оборудованного техническим средством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

Особое внимание следует уделить характеристике обстановки совершения преступлений против безопасности дорожного движения. К обстановке на месте совершения преступления необходимо отнести:

1) участок проезжей части, где произошло ДТП, к которому относятся: имеющиеся особенности участка дороги (уклон, подъем, изгиб, наличие опасных поворотов, серпантина), положение застроек, наличие другого транспорта и преград, ухудшающих видимость;

2) обеспеченность средствами организации и регулирования дорожного движения. Отсутствие в необходимых местах дополнительных знаков и указаний, светофоров и регулировщика зачастую приводит к возникновению аварийных ситуаций на дорогах;

3) погодные условия и состояние дорожного покрытия. К ним относятся значение температуры воздуха, видимости, направления ветра, наличие облачности, осадков. Следует также принимать во внимание состояние дорожного покрытия (асфальт или грунт; гололед или наличие реагентов), а также видимость пространства и особенности освещенности дороги.

Исходя из вышеизложенного, перечисленные особенности объективной стороны данной категории преступлений не являются исчерпывающими, однако немаловажны при установлении виновности лица в совершении преступления.

---

1. Конвенция о дорожном движении: заключена в г. Вене 08.11.1968: с изм. и доп. от 03.03.1992 // Treaty Series. Volume 1732. New York: United Nations, 1999. P. 396-587.

2. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должност-

ных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения: ред. от 30.06.2015 // Рос. вести. 1993. 23 нояб. № 227.

3. Официальный сайт ГИБДД России. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 21.01.2016).

4. Войтенков Е. А. Режим труда и отдыха водителей автомобилей как фактор безопасности дорожного движения: правовые и практические аспекты применения тахографов // Юридический мир. 2010. № 1. С. 21-23.

## **ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ СТАТЬИ 264.1 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Карась О. А.,**

курсант 131 взвода факультета подготовки дознавателей Белгородского юридического института МВД России имени И. Д. Путилина

**Научный руководитель: Ягодин Р. С.,**

старший преподаватель кафедры

уголовно-правовых дисциплин Белгородского юридического института МВД России имени И. Д. Путилина, кандидат юридических наук

Последнее столетие отмечено технологическим прорывом – механическое транспортное средство стало обыденным явлением, неотъемлемой составляющей собственности практически каждой семьи. Законодатель относит автомобили к категории источников повышенной опасности, что не всегда в полной мере осознается лицами, управляющими транспортными средствами. И без того сложную ситуацию усугубляет правовой нигилизм водителей в области соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств [1, с. 77]. В России в 2014 году (по сравнению с 2013 г.) на 3 % увеличилось количество ДТП, совершенных водителями транспортных средств, повлекших наступление смерти. А за 2015 год – 133203 всего за 9 месяцев, из них 16638 со смертельным исходом. Как мы можем предположить, существующие виды ответственности за нарушение правил дорожного движения не обеспечивают реализацию целей предупреждения совершения новых правонарушений.

Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ, вступивший в силу с 1 июля 2015 года, внес изменения в Уголовный кодекс Российской Федерации, ввел новую статью УК РФ – статью 264.1. Данная норма устанавливает уголовную ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, лицом, находящимся в состоянии опьянения или отказавшимся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного данной статьей либо частями 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ. Премьер-министр России

Д. А. Медведев поддержал введение уголовной ответственности за повторное вождение автомобиля в нетрезвом состоянии. «Введение уголовной ответственности за повторное управление при наличии административной преюдиции абсолютно справедливо, я поддерживаю эту меру, потому что если человек один раз попался, а потом снова «треснул» и снова за руль – нужно вводить уголовную ответственность», – сказал он на совещании по безопасности дорожного движения [2].

Принятие новой статьи 264.1 УК РФ вызвало множество споров среди юристов и ученых страны. Мнения разделились на два противоположных: одни считают новеллу справедливой и необходимой мерой для предотвращения новых дорожно-транспортных происшествий. Вторые утверждают, что использование административной преюдиции противоречит принципу законности, так как уголовная ответственность устанавливается за совершение двух административных правонарушений. Рассмотрим последнюю точку зрения. Юрист, доцент гражданского права, С. Проценко [3] данное мнение подкрепляет положениями статьи 3 УК РФ. Он утверждает, что только Уголовный кодекс, определяет, какие деяния являются преступными (а не количество административных правонарушений) и что к уголовной ответственности может быть привлечено лицо, совершившее преступление, а не два однотипных административных правонарушения. И если деяния одинаковые по характеру и степени общественной опасности, почему в первом случае административная ответственность, а во втором уголовная. Чем второе деяние опасней первого? Ничем они одинаковы.

На первый взгляд, достаточно интересное мнение, однако, совершенно неграмотное, с точки зрения уголовного законодательства. И вот почему: приведенный в аргументацию принцип законности в уголовном праве, совершенно не нарушается принятой нормой. Ведь по характеру деяния, возможно, правонарушения являются одинаковыми, однако, они абсолютно разнятся по общественной опасности. А именно, статья 264.1 УК РФ закрепляет повторность управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, которое уже подвергнуто административному наказанию за ранее совершенное такое же правонарушение или за отказ от законного требования о прохождении медицинского освидетельствования. Второе, немаловажное условие, для привлечения водителя именно к уголовной ответственности – наличие доказательства, что нарушитель при совершении повторного правонарушения находится в состоянии опьянения, или отказывается от законного требования о прохождении медицинского освидетельствования – что возможно только при желании скрыть состояние опьянения. Таким образом, в виду того, что водитель совершает правонарушение умышленно, повторно, и в течение срока, когда лицо еще считается подвергнутым административному наказанию (или в течение срока действия судимости) данное правонарушение представляет собой

деяние с повышенной общественной опасностью. Повторное деяние становится преступлением.

На примере рассматриваемой нами новеллы можно увидеть, что статья 264.1 УК РФ напрямую отражает проблему столкновения норм уголовного и административного права. Существующая административная ответственность является недостаточной мерой наказания, так как не предусматривает достаточных мер административной репрессии. А применение уголовной ответственности в рамках существующей статьи 264 УК РФ наоборот, противоречит принципу экономии мер уголовной репрессии, так как предполагает причинение тяжкого вреда, или даже гибели потерпевшего. В поисках «золотой середины» законодатель обратился к административной преюдиции, и закрепил в уголовном законодательстве новую, рассматриваемую нами, статью 264.1 УК РФ.

Однако, по нашему мнению, необходимо приискать иной путь разрешения конкуренции уголовных и административных норм. Мы предлагаем рассмотреть институт двухзвенной системы уголовно наказуемых деяний, состоящей из преступлений и уголовных проступков. Мы считаем, что существование уголовного проступка – непреступного правонарушения, позволит усилить защиту лиц, привлекаемых к уголовной ответственности от применения чрезмерно жестокого наказания, исключит дублирование большинства институтов Общей части уголовного права, освободит существенной количество граждан от угрозы оказаться осужденными и иметь судимость. Это позволит объединить ряд преступлений в отдельную категорию проступков, что решит множество проблем законодательства. Эффективность института уголовных проступков подтверждается общемировой практикой – двухзвенная система уголовных правонарушений практикуется в Германии, Испании, Австрии, Голландии, Норвегии, Чехии, Албании, Литвы, Латвии, Турции, Казахстане. Глава Министерства внутренних дел Российской Федерации В.А. Колокольцев выразил свое мнение в интервью газете «Московский комсомолец» [4]: «Надо менять закон. Возможно, задуматься над введением понятия уголовного проступка. Если гражданин украл в магазине кусок колбасы, его нужно наказывать в административном, а не уголовном порядке (я не веду здесь речь о карманниках – с ними совершенно иная ситуация). Нельзя в таком количестве плодить «преступников» и отвлекать силы и средства от реальных задач».

В современный период «наблюдается подход, связанный с криминализацией новых составов транспортных преступлений. Представляется, что наряду с декриминализацией это станет адекватной мерой в противодействии дорожно-транспортной преступности» [5, с. 15].

Учитывая вышесказанное, можно сделать вывод, что статья 264.1 УК РФ отвечает задачам обеспечения общественного порядка и общественной безопасности. Способна ли она оказать профилактическое воздействие на снижение показателей дорожно-транспортной аварийности на дорогах мо-

жет показать только практика применения данной нормы судами России по прошествии времени. Положительный результат, однако, зависит не только от правильного составления новой уголовно-правовой нормы, но и от четкого и неукоснительного соблюдения норм закона правоприменительными органами.

1. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. В. С. Комисарова. СПб.: Юридический центр Пресс, 2002.
2. Медведев поддержал уголовную ответственность за повторную пьяную езду [Электронный ресурс]: 05.10.2012 / Информационный портал РИА Новости. URL: <http://ria.ru>.
3. URL: [https://zakon.ru/discussion/2015/7/13/statya\\_2641\\_uk\\_rf\\_novaya\\_raznovidnost\\_pravovoj\\_diskriminacii](https://zakon.ru/discussion/2015/7/13/statya_2641_uk_rf_novaya_raznovidnost_pravovoj_diskriminacii).
4. Информационный портал «Московский комсомолец». URL: <http://www.mk.ru>
5. Баранчикова М. В. Социальная обусловленность декриминализации нарушений правил дорожного движения // Наука и практика. 2015. № 1 (62). С. 13-15.
6. Иманов Д. Ф. Проблема дифференциации уголовной ответственности за нарушения ПДД и ЭТС // Закон и право. 2013. № 2. С. 25.
7. Кропачев Н. М., Волженкин Б. В., Орехов В. В. Уголовное право России: Общая часть: учебник. СПб., 2012.
8. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 31.12.2014 № 528-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. За повторную пьяную езду осужден первый водитель [Электронный ресурс] / Информационный портал «Газета.Ru». URL: <http://www.gazeta.ru/auto/2015/07/30> (дата обращения: 30.07.2015).

## ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ КРИМИНАЛИЗАЦИИ НОРМЫ О НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ

**Макарушкина А. Ю.,**

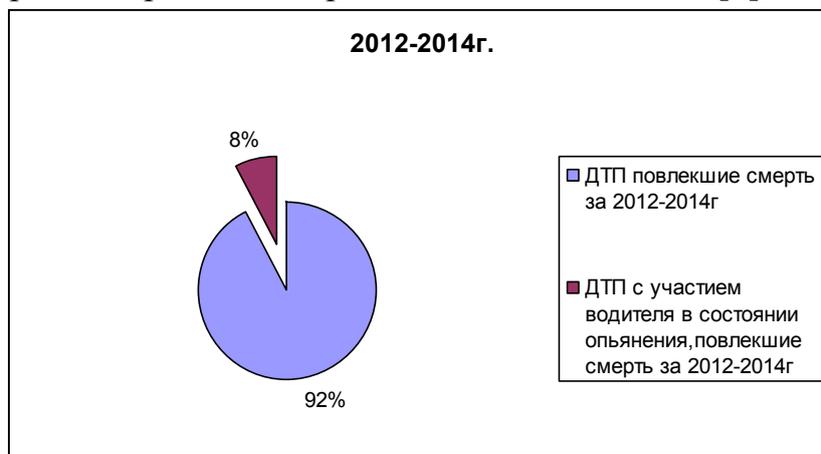
курсант 401 учебной группы факультета подготовки следователей  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова

**Научный руководитель: Приходько Н. Ю.,**

старший преподаватель кафедры уголовного права,  
криминологии и психологии Орловского юридического института  
МВД России имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук

Сегодняшний день трудно представить без автомобильного транспорта. Автомобиль является универсальным средством, прочно вошедшим в нашу жизнь. Однако автомобилизация вместе со всеми ее положительными сторонами несет и отрицательные последствия.

Дорожно-транспортное происшествие (далее ДТП) представляет собой событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб [1]. Возникновение последствий различного характера из-за нахождения водителя в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения является наиболее острой проблемой современного общества. Для демонстрации актуальности данного вопроса необходимо обратиться к статистике, предложенной Госавтоинспекцией Российской Федерации. Так, за период 2012-2014 г. в России от дорожных происшествий с участием пешехода и автотранспорта погибло 81979 человек. За тот же период времени, водители, находящиеся в состоянии опьянения за рулем транспортного средства забрали жизни 6655 людей [2].

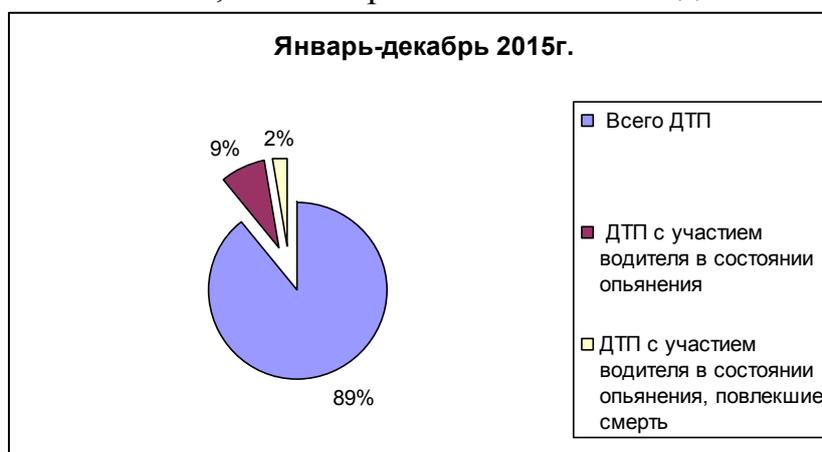


К сожалению, отечественный законодатель только в 2015 году пошел по пути включения «пьяного вождения» в Уголовный кодекс Российской Федерации (далее – УК РФ). Так, в соответствии с Федеральным законом

РФ № 528 с 1 июля 2015 года в УК РФ были внесены изменения, направленные на совершенствование законодательного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения [3]. Они касаются ужесточения ответственности за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения лицом, ранее подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ [4].

Особенность данной нормы заключается в том, что субъект указанного преступления специальный, каковым является лицо, уже подвергнутое на момент совершения общественно опасного деяния административному наказанию за аналогичное нарушение закона. Необходимо обратить внимание и на то, что оконченным будет считаться преступное деяние независимо от фактически наступивших последствий. Соответственно данная норма не предполагает наступление общественно опасных последствий, а важен сам факт наличия у субъекта общих и специальных признаков.

Несмотря на то, что данная норма «молодая», необходимо проанализировать ее действие в обществе, для этого следует обратиться к статистике. Обратит внимание стоит на соотношение количества всех ДТП и ДТП, совершенных по вине водителя, находящегося в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения. В Российской Федерации за период времени январь-декабрь 2015 года произошло 157943 ДТП, что на 9,2 % меньше данных за 2014 год. Количество водителей, совершивших правонарушение, управляя автотранспортным средством в состоянии опьянения, результатом которого стало дорожное происшествие, снизилось на 2 %, что составило 15222. Однако из них с летальным исходом 3740, что указывает на увеличение на 15, 8 % по сравнению с 2014 годом.



Данные УМВД России по Орловской области свидетельствуют о том, что за время действия данной нормы возбуждено 219 уголовных дел

[5]. Данные о выявляемых фактах правового нигилизма водителей свидетельствуют о том, что преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК, уже скоро займет одно из лидирующих мест в уголовно-правовой статистике.

Таким образом, необходимо сделать вывод о том, что ужесточение законодателем ответственности за вождение автотранспортным средством в состоянии опьянения повлияло на сокращение количества лиц, управлявших транспортным средством, однако не улучшило ситуацию касательно смертности людей в ДТП.

---

1. О правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090: ред. от 21.01.2016. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 11.02.2016).

3. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 13.06.1996: ред. от 30.12.2015. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 31.12.2014 № 528-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Официальный сайт УМВД России по Орловской области. URL: <https://57.mvd.ru> (дата обращения: 12.02.2016).

## **РОЛЬ НАБЛЮДАТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Толочко Е. С.,**

курсант 305 учебной группы Орловского юридического института  
МВД России имени В. В. Лукьянова

**Научный руководитель: Перков А. А.,**

преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии  
Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова

В настоящее время одной из проблем первостепенной важности для всего мирового сообщества является обеспечение безопасности дорожного движения. Успех в ее решении во многом зависит от принимаемых мер по улучшению ситуации в этой области.

Реализация в нашей стране утвержденной Правительством Российской Федерации Федеральной целевой программы «Повышение безопас-

ности дорожного движения в 2006-2012 годах» позволила добиться значимых позитивных результатов, однако несмотря на принимаемые государством меры ситуация на дорогах России все еще остается тревожной.

В связи с этим важнейшей сферой деятельности органов внутренних дел Российской Федерации является контроль и надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. Особая роль при этом отводится дорожно-патрульной службе ГИБДД МВД РФ.

Выполнение основных функций сотрудником Госавтоинспекции невозможно без учета человеческого фактора и психологических особенностей профессиональной деятельности сотрудников.

Изучение психологии профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции представляется весьма актуальным, так как способствует познанию и анализу психологических характеристик этой деятельности, содержащихся в задачах, предмете, объекте и субъекте труда, позволяет сформировать психологическую осведомленность о ее структуре и содержании.

Особенности психологических требований к личности и профессиональной деятельности сотрудника полиции связаны с высокой социальной ответственностью, сложностью и риском, поэтому они могут быть эффективными и служить интересам людей, общества, государства лишь в том случае, если их осуществляют сотрудники, сформированные как личности и профессионалы [1, с. 2-7].

В связи с реформированием системы органов внутренних дел актуальными становятся проблемы совершенствования взаимодействия инспекторов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции с участниками дорожного движения. Недостаточные профессиональные действия сотрудников вызывают наибольшее количество жалоб среди граждан, а также критику в средствах массовой информации. Данное взаимодействие, как правило, отличается повышенным динамизмом и напряженностью вследствие реализации существенной доли правоприменительной практики ОВД [2, с. 120-125].

Ориентирами профессионально-психологической подготовки сотрудников ДПС ГИБДД являются профессиограмма и психограмма, использование которых позволяет оценить наличие или отсутствие требуемых профессионально важных качеств у кандидата на должность инспектора ДПС ГИБДД, предоставляет возможность анализировать успешность его профессиональной деятельности [3, с. 115].

Психологическая подготовленность является комплексным слагаемым профессионального мастерства сотрудников. Это совокупность сформированных и развитых психологических характеристик сотрудника, отвечающих специфичным и важным психологическим особенностям оперативно-служебной деятельности и выступающих одной из необходимых предпосылок ее осуществления.

Наблюдение играет важную роль в осуществлении профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции. С помощью профессионального наблюдения сотрудник полиции способен выделять из окружающей среды факты, которые могут привести к противоправным действиям. В частности, умение выделить транспортное средство в потоке, которое нарушает Правила дорожного движения, вырабатывается со временем и напрямую зависит от когнитивных способностей сотрудника.

Профессиональная наблюдательность, способность длительное время сохранять устойчивое внимание, несмотря на усталость и посторонние раздражители, умение распределять внимание при выполнении нескольких действий, функций, задач, умение выбирать при наблюдении данные (информацию), необходимые для решения поставленной задачи [2, с. 123].

Главным в наблюдении является умение визуально или с помощью слуха подмечать те или иные изменения в наблюдаемом явлении, связывать их с другими явлениями и делать логические выводы. Наблюдательные люди способны подмечать даже незначительные детали и вследствие этого делать по ним важные выводы. Наблюдательность присуща всем лицам, обладающим центральной нервной системой, но это не означает, что все люди владеют данным качеством в одинаковой степени. Слабое умение подмечать явления, отсутствие плана в наблюдении приводят к тому, что лица со слабо развитой наблюдательностью при решении служебных задач будут допускать существенные промахи.

В основу развития наблюдательности у сотрудников Госавтоинспекции должны быть положены принципы целенаправленности, систематичности и планомерности. Названные принципы позволяют придать наблюдательности профессиональный окрас, то есть сотрудник Госавтоинспекции отмечает те факты, которые не сможет заметить рядовой гражданин.

Целенаправленность – характеристика психической активности, подразумевающая сознательное осуществление деятельности, направленное на достижение определенного, выбранного заранее результата.

Систематичность предполагает усвоение знаний в определенном порядке, системе, требует логического построения, как содержания, так и процесса обучения.

Планомерность – последовательность заранее продуманных и рассчитанных действий, ведущих к достижению цели и воплощённых в программе.

Соблюдение этих принципов обеспечивает сотрудника Госавтоинспекции наблюдательностью как качеством личности.

Наблюдательность – это качество напрямую связано с остротой органов чувств. Особое значение оно имеет при осмотре места происшествия, предметов и документов, и т. д. Точность и своеобразная профессиональная наблюдательность во многом определяются опытом, практической и теоретической подготовленностью. В то же время неконтролируемый

опыт может привести к ошибкам в работе, поскольку возникают так называемые психологические стереотипы и штампы, которые не позволяют учесть конкретную ситуацию. Психологические особенности наиболее ярко проявляются в конфликтных ситуациях в процессе допросов, обысков, и некоторых других следственных действий при непосредственном контакте сотрудника Госавтоинспекции с противостоящими ему участниками этих действий. Наблюдательность – это база для предвидения поведения человека, что позволяет на основании сделанных выводов, предупредить противоправные действия.

Таким образом, наблюдательность – значимое профессиональное качество сотрудника Госавтоинспекции. Благодаря развитой наблюдательности сотрудник способен отмечать факты, которые могут привести к противоправному поведению. Тренировка наблюдательности способствует повышению эффективности деятельности сотрудника Госавтоинспекции.

- 
1. Простяков В. В. Психологические требования к личности и профессиональной деятельности сотрудника органов внутренних дел // Юридическая психология. 2012. № 1.
  2. Гайнуллина А. В. Профессиограмма и психограмма инспектора дорожно-патрульной службы ГИБДД // Психопедагогика в правоохранительных органах. 2012. № 2 (39). С. 120-125.
  3. Борисова С. Е. Психологические особенности профессиональной деятельности инспекторов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2012. 144 с.

## **ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД С ДРУГИМИ СЛУЖБАМИ И ОРГАНИЗАЦИЯМИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Фомичева К. В.,**

курсант 404 группы Орловского юридического института  
МВД России имени В. В. Лукьянова

**Научный руководитель: Баранчикова М. В.,**

заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии  
и психологии Орловского юридического института  
МВД России имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук

В современный период подразделения ГИБДД выполняют важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения в России. Их дея-

тельность разнопланова и основана на тесном и постоянном взаимодействии с другими службами и организациями.

Очевидно, что стабилизации обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения может способствовать совершенствование действующего законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [1, с. 66], которое отличается масштабностью и разно-сторонним характером.

Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел Российской Федерации представляет собой орган государственного контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, входящий в систему органов внутренних дел Российской Федерации.

Федеральным органом управления Госавтоинспекции является Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУ ОБДД), ранее носившее названия: Департамент обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД), Главное управление государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГУ ГИБДД) и Главное управление государственной автомобильной инспекции (ГУ ГАИ). Преобразования главного управления в департамент и обратно связаны с реформами МВД РФ.

На региональном и местном уровнях образованы управления и отделы Госавтоинспекции, входящие в состав министерств, управлений, отделов внутренних дел краев, республик, областей, районов и других муниципальных образований, и ведомственно подчинённых ГУ ОБДД.

В современный период в соответствии с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации от 15.06.1998 № 711 инспекция осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения [2].

Главной задачей Госавтоинспекции является обеспечение соблюдения министерствами, ведомствами, организациями, учреждениями, предприятиями независимо от форм собственности, общественными объединениями, должностными лицами, а также гражданами правил, нормативов и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения с целью сохранения жизни и здоровья граждан, важной составляющей работы Госавтоинспекция считает активную пропаганду безопасности дорожного движения, особенно среди детей и молодёжи.

Правовую основу деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) составляют: Конституция РФ; федеральные конституционные законы; Закон РФ «О полиции» от 07.02.2011 № 3-ФЗ; Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; Кодекс РФ об административных правонарушениях; Приказ от 02.03.2009 № 185 «Об утверждении административного регламента Министерства внутренних дел российской федерации исполнения

государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения; Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ, указы и распоряжения Президента РФ, постановления и распоряжения Правительства РФ, нормативные правовые акты МВД Российской Федерации и иных федеральных органов исполнительной власти, законы и иные нормативные правовые акты субъектов РФ, принятые в пределах их компетенции.

Согласно Указу Президента РФ Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления муниципальных образований, другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, организациями, средствами массовой информации, а также сотрудничает в установленном порядке с компетентными органами иностранных государств [2].

Правовое регулирование взаимодействия органов Госавтоинспекции с иными подразделениями как органов внутренних дел так и других организаций можно представить в виде ряда нормативных документов которыми в какой либо части прописано данное взаимодействие. К числу таких я бы хотела отнести и выделить:

В соответствии со ст. 10 Федерального закона № 3-ФЗ «О полиции» полиция при осуществлении своей деятельности взаимодействует с другими правоохранительными органами, государственными и муниципальными органами, общественными объединениями, организациями и гражданами. Там же указано, что полиция при выполнении возложенных на нее обязанностей может использовать возможности государственных и муниципальных органов, общественных объединений и организаций в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. Она в пределах своих полномочий оказывает содействие государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям в обеспечении защиты прав и свобод граждан, соблюдения законности и правопорядка, а также оказывает поддержку развитию гражданских инициатив в сфере предупреждения правонарушений и обеспечения правопорядка. В свою очередь государственные и муниципальные органы, общественные объединения, организации и должностные лица должны оказывать содействие полиции при выполнении возложенных на нее обязанностей.

Взаимодействие полиции с правоохранительными органами иностранных государств и международными полицейскими организациями осуществляется в соответствии с международными договорами Российской Федерации [3]. Из этого следует, что на полицию возлагается обязан-

ность осуществлять свою деятельность, в совокупности с другими службами и органами, в том числе зарубежных стран.

К числу нормативных актов, регламентирующих деятельность ГИБДД во взаимодействии с иными организациями и службами относятся: Приказ МВД РФ № 522, ГТК РФ № 741 «О мерах по реализации взаимного автоматизированного обмена информацией по транспортным средствам» [4]; Приказ МВД РФ № 260 «О мерах по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения» [5]; Приказ МВД РФ № 724, Министра обороны РФ № 881 «О порядке взаимодействия подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военных комиссариатов при предоставлении сведений о транспортных средствах, зарегистрированных за гражданами Российской Федерации и подлежащих учету в военных комиссариатах» [6], Приказ МВД РФ № 948, ФНС РФ № ММ-3-6/561 «Об утверждении Положения о взаимодействии подразделений Госавтоинспекции и налоговых органов при представлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы» [7]; Приказ МВД России № 767, «Вопросы организации сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции» [8]; Приказ МВД России от № 1144 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции» [9], Рекомендации по порядку организации работы подразделений Госавтоинспекции по согласованию программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, трамваев и троллейбусов и выдаче заключений о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям [10]; и др.

Приказ МВД РФ от № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства» [11] регулирует взаимоотношения и порядок работы Госавтоинспекции и аппарата уголовного розыска. В нем отмечена организация работы по розыску транспортных средств в процессе повседневной служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел.

В современный период актуальным направлением взаимодействия подразделений ГИБДД с другими службами и организациями в области обеспечения безопасности дорожного движения выступает предупредительная, пропагандистская деятельность [12, 13], которая служит эффективным средством снижения дорожно-транспортной аварийности.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что взаимодействие ГИБДД со структурными подразделениями и службами ОВД, а также иными организациями и службами регулируется значительным количеством нормативных правовых актов. Но также хотелось бы отметить, что полноценного законодательного механизма реализации взаимодействия на сегодняшний день не существует. Законодательная власть и органы управ-

ления Госавтоинспекции предпринимают попытки создания полноценного и единого механизма работы всех служб и органов.

1. Баранчикова М. В. Реализация принципов законности и справедливости при привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления: монография. Орел: ОрЮИ МВД России, 2011. 81 с.
2. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711: ред. от 01.04.2015: вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации // Рос. газ. 1998. 23 июня. № 116.
3. Барсуков С. И., Борисов А. Н. Комментарий к Федеральному закону «О полиции» (постатейный). М.: Деловой двор, 2011. 112 с.
4. О мерах по реализации взаимного автоматизированного обмена информацией по транспортным средствам [Электронный ресурс]: Приказ МВД России/ГТК России от 07.07.2003 № 522/741. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
5. О мерах по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения: Приказ МВД России от 06.07.1995 № 260: ред. от 31.08.2007 // Рос. вести. 1995. 31 авг. № 164.
6. О порядке взаимодействия подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военных комиссариатов при предоставлении сведений о транспортных средствах, зарегистрированных за гражданами Российской Федерации и подлежащих учету в военных комиссариатах: Приказ МВД России/Министра обороны Рос. Федерации от 21.09.2009 № 724/881 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2009. № 50.
7. Об утверждении Положения о взаимодействии подразделений Госавтоинспекции и налоговых органов при представлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы: Приказ МВД России/ФНС Рос. Федерации от 31.10.2008 № 948/ММ-3-6/561 // Рос. газ. 2009. 28 янв. № 12.
8. Вопросы организации сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции: Приказ МВД России от 31.08.2007 № 767: ред. от 19.06.2014 // Рос. газ. 2007. 3 нояб. № 247.
9. О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 03.12.2007 № 1144: ред. от 27.01.2014. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
10. Приложение к письму ГУОБДД МВД России от 31.07.2014 № 13/4-4860 [Электронный ресурс]: по состоянию на 22.08.2014. URL: <http://download.maash.ru>.

11. О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 17.02.1994 № 58: ред. от 12.09.2000. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
12. Баранчикова М. В. Предупреждение преступлений в сфере безопасности дорожного движения: учебное пособие. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2010. 30 с.
13. Баранчикова М. В., Кузнецова И. И. Пропаганда безопасности дорожного движения: криминологические и психолого-педагогические аспекты // Вестник Орловского государственного университета. 2015. № 4. С. 21-23.

## **РОЛЬ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**Царева А. В.,**

курсант 404 учебной группы Орловского юридического института  
МВД России имени В. В. Лукьянова

**Научный руководитель: Баранчикова М. В.,**

заместитель начальника кафедры уголовного права,  
криминологии и психологии Орловского юридического института  
МВД России имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук

Одним из главных направлений деятельности по борьбе с преступностью, в том числе неосторожной, является ее предупреждение. Отличительной чертой предупреждения выступает то, что оно всегда направлено на выявление, ослабление или ликвидацию причин и условий, порождающих преступность, выступая своего рода показателем эффективности криминологических исследований. Жесткая регламентация предупредительной деятельности обуславливается тем, что предупреждение непосредственно связано с жизнедеятельностью человека, способного совершить преступление, что, в свою очередь, выражается в его принуждении следовать указаниям нормы права.

Необходимо стремиться к изменению сознания правонарушителей, их общественных взглядов и убеждений в сторону неукоснительного соблюдения Правил дорожного движения, что является важной задачей предупреждения дорожно-транспортных преступлений в современный период [1, с. 13].

Применительно к автодорожным преступлениям предупреждение выступает как совокупность сложившихся с учетом текущей политики государства профилактических мероприятий различного временного харак-

тера, направленных на: водителей транспортных средств; технические средства, обеспечивающие снижение уровня травматизма при аварии; лиц, способных своими действиями создавать провоцирующие условия для ДТП; сотрудников ГИБДД, в обязанности которых входит обеспечение безопасности дорожного движения [2, с. 73-75].

Таким образом, объектами предупредительной деятельности могут выступать: процессы различных сфер (экономической, политической, психологической и т. д.), обуславливающие тенденции и динамику автодорожной преступности в целом; личность водителя, виновного в совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ; иные лица, способные спровоцировать создание аварийной ситуации для водителя транспортного средства; ситуация автодорожного преступления; деятельность сотрудников ГИБДД, призванных следить за порядком на дорогах России.

Создание эффективной системы предупреждения транспортной преступности предполагает полное и всестороннее изучение как самой этой преступности, так и ее причин и условий. Так, основными причинами и условиями, способствующими дорожно-транспортным происшествиям по вине водителей, являются: отсутствие дисциплинированности, внимательности, превышение установленной скорости, управление транспортом в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, а также нарушение правил маневрирования и рядности. Следует учитывать, что деятельность по предупреждению дорожно-транспортных происшествий непосредственно влияет на динамику дорожно-транспортных преступлений [3].

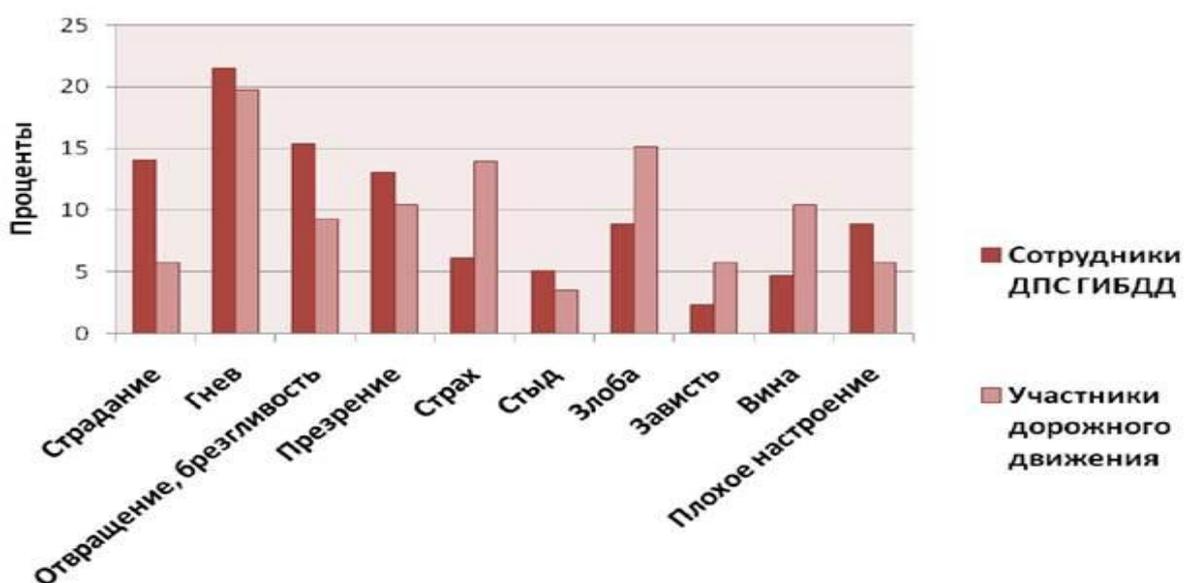
В предупреждении дорожно-транспортных преступлений основная и определяющая роль принадлежит деятельности служб Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД). Публичные выступления сотрудников ГИБДД перед населением с лекциями и беседами по разъяснению действующего законодательства об уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления имеют большое профилактическое значение.

Необходимо отметить, что деятельность сотрудников ГИБДД должна выступать и в качестве объекта предупреждения ДТП, и в качестве субъекта. Это связано с тем, что сотрудникам свойственно не только выполнять четко регламентированные законом обязанности по надзору за соблюдением ПДД РФ, но и, как правило, оказывать влияние на линию поведения водителей. Сознание водителей транспортных средств содержит в себе образ ГИБДД, имеющий «окраску» сдерживающего фактора, поэтому их восприятие является результатом той роли, которая сложилась у водителя с течением времени и накопленного жизненного опыта, в том числе и стажа вождения. Такое обстоятельство объясняет перемены в манере управления транспортом при виде инспекторов передвижных постов ДПС (к примеру, снижение скорости до разрешенного уровня). Однако данное суждение не ограничивается одними лишь водителями. Это касается и

иных участников дорожного движения, например пешеходов в момент нарушения ПДД РФ, предусматривающих административную ответственность за переход дороги в неположенном месте, или водителей скутеров, в обязанности которых входит наличие головного шлема в момент передвижения.

В своей деятельности сотрудникам ГИБДД важно взаимодействовать с участниками дорожного движения, т. к. приоритетным направлением предупреждения ДТП в России является воздействие на личность водителя.

При этом взаимоотношения с участниками дорожного движения (УДД) часто сопровождаются переживанием отрицательных эмоций сотрудниками Госавтоинспекции. Информативными для объяснения возникающих барьеров общения представляются ответы на вопрос анкеты о том, какие из отрицательных эмоций, затрудняющих взаимоотношения с участниками дорожного движения, возникают у сотрудников ДПС ГИБДД и УДД наиболее часто [4].



По мнению сотрудников ДПС ГИБДД, наиболее часто возникающими эмоциональными состояниями для них являются гнев (21,5 %), отвращение, безглливость (15,42 %) и страдание (14,02 %), а также презрение (13,08 %).

Опрошенные участники дорожного движения, характеризуя свои аналогичные эмоции, назвали в числе часто возникающих гнев (19,77 %), страх (13,95 %), чувство вины и презрение (по 10,47 %).

Особенно важным направлением в предупреждении ДТП является пропаганда безопасности дорожного движения. Подразделения пропаганды:

- осуществляют разъяснение и пропаганду ПДД и других нормативных актов по вопросам БДД с использованием СМИ;
- организуют и проводят работу по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- разрабатывают методические рекомендации, листовки, информационные бюллетени, брошюры и другие печатные материалы по вопросам БДД;
- организуют смотры, конкурсы, рейды и другие мероприятия по профилактике ДТП;
- проводят систематическое изучение общественного мнения о работе ГИБДД [5].

Сотрудникам ГИБДД важно в данном направлении деятельности взаимодействовать с другими органами и службами, а так же с населением. Например: «сотрудники Госавтоинспекции Новосибирска вместе со школьниками и студентами вузов провели в городе массовую профилактическую акцию «Новосибирск – без ДТП!», направленную на привлечение общественности к проблеме безопасности дорожного движения и предупреждение аварийности. Вблизи участков с интенсивным движением транспорта и пешеходов участники мероприятия агитировали за безопасность движения красочными плакатами и «кричалками» с тематическими призывами. Одновременно дети раздавали водителям и пешеходам свои письма-пожелания с просьбой соблюдать Правила дорожного движения, быть осторожными и внимательными на проезжей части. Водителей призывали соблюдать скоростной режим, не садиться за руль в нетрезвом состоянии, пропускать пешеходов. Пешеходов просили переходить проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе подземным и надземным. Автоинспекторы поблагодарили школьников и студентов за участие в мероприятии и выразили уверенность в том, что общими усилиями Госавтоинспекции и общественности удастся сделать Новосибирск городом культурных и безопасных дорог» [6]. Тем самым, сотрудники дают возможность гражданам принять участие в столь ответственном деле, непосредственно закладывая в привычный для них образ жизни основы безопасности дорожного движения.

Очевидно, что особая роль в предупреждении отводится органам внутренних дел, поскольку борьба с преступностью является их прямой обязанностью [7, с. 41], а обязанностью ГИБДД – предупреждение ДТП.

Таким образом, с полной уверенностью можно сказать, что сотрудники ДПС ГИБДД выполняют центральную роль в предупреждении ДТП. Предупредительная деятельность на сегодняшний день является одной из актуальнейших ветвей обеспечения безопасности дорожного движения. Высокие темпы автомобилизации ухудшают обеспечение безопасности дорожного движения. Безусловно, транспорт в жизни современного общества имеет огромное значение. Автомобиль перестал быть доступным ог-

раниченному числу людей, и число обладателей транспортных средств ежедневно увеличивается. Следовательно, и необходимость предупреждения дорожно-транспортных происшествий возрастает с каждым днем.

1. Баранчикова М. В. Предупреждение преступлений в сфере безопасности дорожного движения: учебное пособие. Орел: ОрЮИ МВД России, 2010. 30 с.
2. Ефимова Е. О. Теоретические основы предупреждения дорожно-транспортной преступности // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. № 10 (48). В 3 ч. Ч. I. Тамбов: Грамота, 2014. С. 73-75.
3. Саядова А. С. Предупреждение ДТП // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление, 2012.
4. Борисова С. Е. Психологические особенности деятельности сотрудников ДПС ГИБДД // Научный вестник Омской Академии МВД России. 2010. № 3.
5. Пеньшин Н. В., Горюшинский В. С. Служба ГИБДД: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки бакалавров 230301 «Технология транспортных процессов». Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2015. 204 с.
6. Сотрудники Госавтоинспекции Новосибирска совместно со школьниками и студентами провели массовую профилактическую акцию «Новосибирск – без ДТП!» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru>.
7. Баранчикова М. В. Реализация принципов законности и справедливости при привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2011. 81 с.

**Сборник материалов  
Всероссийской научно-практической конференции**

**16 октября 2015 года**

**ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПНОСТИ  
В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

---

Свидетельство о государственной аккредитации  
Рег. № 1516 от 11.11.2015 г.  
Подписано в печать 07.04.2016. Формат 60x90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Усл. печ. л. 7,5. Тираж 30 экз. Заказ № 848.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.  
302027, Орел, Игнатова, 2.