

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИМЕНИ В.Я. КИКОТЯ»

**Ю. А. Страунинг
П. В. Шмарион**

**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ
И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ**

Учебное пособие

Москва
2018

ББК 67.408

С83

Страунинг, Ю. А.

Предупреждение органами внутренних дел дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений : учебное пособие / Ю. А. Страунинг, П. В. Шмарион. – М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018. – 66 с. – ISBN 978-5-9694-0469-4.

В учебном пособии раскрываются вопросы правового регулирования, организационного обеспечения и тактики предупреждения органами внутренних дел дорожно-транспортных правонарушений и преступлений.

Предназначено для сотрудников ГИБДД МВД России и других подразделений полиции, курсантов и слушателей образовательных учреждений МВД России. Может быть полезно широкому кругу специалистов и членов общественных организаций, занятых в сферах автомобильного транспорта, эксплуатации автомобильных дорог и безопасности дорожного движения.

ББК 67.408

Рецензенты: профессор кафедры подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка и подразделений по вопросам миграции Центра подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка ВПСК МВД России заслуженный сотрудник органов внутренних дел Российской Федерации доктор юридических наук, профессор полковник полиции ***М. В. Костенников***; старший оперуполномоченный по особо важным делам 3 отдела УОГЗ МВД России кандидат юридических наук полковник полиции ***О. Н. Товба***.

ISBN 978-5-9694-0469-4

© Московский университет
МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018
© Страунинг Ю. А., 2018
© Шмарион П. В., 2018

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
§ 1. Современное состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации.....	6
§ 2. Правовые основы предупреждения органами внутренних дел дорожно-транспортных правонарушений и преступлений....	13
§ 3. Организационные и тактические основы предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений.....	17
§ 4. Взаимодействие органов внутренних дел в предупреждении дорожно-транспортных правонарушений и преступлений.....	37
Библиографический список.....	43
Приложение.....	48

Введение

Автомобилизация – одна из наиболее характерных и неотъемлемых составляющих современной цивилизации. Если на пороге XX в. автомобильный парк, который в основном был сосредоточен в США и Западной Европе, не превышал 15 тыс. ед., то в наше время, опередив самые смелые прогнозы и овладев всеми континентами, он превзошел 500 млн автомобилей, среди которых 80 % составляют легковые. Процесс автомобилизации в России теснейшим образом связан с экономическим ростом государства. Количество зарегистрированных в Российской Федерации автотранспортных средств к началу 2016 г. достигло 56 616 354, что свидетельствует о стремлении россиян к повышению собственной мобильности, качества жизни и росту экономической активности.

Однако в целом позитивный и неотвратимый процесс автомобилизации страны имеет и обратную, негативную сторону, являясь источником многих проблем и потерь, за которые общество вынуждено платить дорогой ценой. По меньшей мере, три присущих автомобилю качества позволяют говорить о таком явлении, как автомобилизация и преступность.

В первую очередь это определяется тем, что автомобиль – источник повышенной опасности. Ежегодно в мире в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) погибают и получают ранения более 50 млн человек. На долю транспортного травматизма приходится более 30 % смертельных исходов от всех несчастных случаев. Потери, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев.

В России негативные последствия автомобилизации приобрели крайне острый характер. Дорожно-транспортный травматизм обрел масштаб проблемы, угрожающей национальной безопасности. По статистике, наряду с материальными потерями в 2017 г. в Российской Федерации совершено 169 432 ДТП, в которых погибли 19 088 человек и 215 374 получили ранения, из них 21 136 детей ранено и 713 ребенка погибли. Из общего числа смертельно травмированных 70 % составляют лица трудоспособного возраста, около 18 % пострадавших становятся инвалидами. Также, согласно статистике, в 19 308 ДТП транспортные средства скрывались с места происшествия, в том чис-

ле в 2760 случаях водитель покидал место ДТП, в котором пострадали люди, оставив на месте автомобиль.

Второе направление связано с кражами. Сам автомобиль, его детали, а также перевозимые на нем грузы представляют собой ценное имущество. История свидетельствует о том, что первая автомобильная кража была совершена в 1896 г. в Париже, но автомобиль был вскоре найден. В настоящее время в розыске по каналам Интерпола находится более 2 млн автомобилей. В среднем за сутки только в г. Москве похищается около 20 автомобилей, а раскрываемость катастрофически мала. Между тем это одно из наиболее дерзких преступлений, требующее специализации преступников, проведения подготовительных действий, изготовления поддельных документов, создания места для хранения похищенных автомобилей, оборудования автомастерских, поиска клиентуры.

Третье направление связано с использованием автомобиля в качестве орудия преступления. Сегодня факты совершения террористических актов и заказных убийств с использованием автомобиля общеизвестны. Начиненный взрывчаткой, он в нужный момент взлетает на воздух, с захваченным заложником превращается в «крепость» для террориста или на автомобиле настигают жертву на дороге.

Перечисленные и многие другие преступления, создающие криминальную сторону автомобилизации, настолько многообразны, что охватить все ее аспекты просто невозможно. Поэтому в данном учебном пособии будут рассмотрены проблемы предупреждения дорожно-транспортных правонарушений и преступлений органами внутренних дел.

§ 1. Современное состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб. В Российской Федерации с 2007 по 2016 год в дорожно-транспортных происшествиях погибли 271 тыс. человек, 2,5 млн человек были ранены, пострадали 227 тыс. детей в возрасте до 16 лет, из них 9 тыс. получили травмы, несовместимые с жизнью. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет). Около 20 % пострадавших становятся инвалидами.

Ежегодные экономические потери страны от дорожно-транспортных происшествий составляют около 2 % валового внутреннего продукта и сопоставимы в абсолютных показателях с валовым региональным продуктом таких субъектов Российской Федерации, как Краснодарский край или Республика Татарстан.

В 2016 году произошло 173694 дорожно-транспортных происшествия, в которых пострадали 241448 человек, из них 20308 человек погибли.

Вместе с тем анализ основных и относительных показателей дорожно-транспортной аварийности в 2007–2016 годах свидетельствует о некотором улучшении ситуации с безопасностью дорожного движения в Российской Федерации. В 2016 году отмечались наибольшие темпы сокращения показателей за рассматриваемый период: количество дорожно-транспортных происшествий уменьшилось на 25,7 %, или на 60115 единиц, число погибших – на 39 %, или на 13 000 человек, число раненых – на 24,3 %, или на 71 066 человек. Почти в 2 раза снизились значения социального риска (число погибших в расчете на 100 тыс. населения) и транспортного риска (число погибших в расчете на 10 тыс. единиц транспортных средств), составив 13 погибших и 3 погибшего соответственно (снижение на 40,9 % и снижение на 55,8 % относительно 2007 года). При этом количество автотранспортных средств на доро-

гах страны за рассматриваемый период увеличилось почти в 2 раза, достигнув значения 57,1 млн единиц (без прицепов и полуприцепов). Прирост населения Российской Федерации (на 4,6 млн человек за тот же период) также сказался на увеличении интенсивности дорожного движения.

В целях выработки приоритетных направлений реализации Стратегии проанализирован массив статистических данных, характеризующих состояние дорожно-транспортного травматизма. Результаты этого анализа позволяют выделить проблемные зоны, на которые в первую очередь должны быть направлены усилия.

Так, состояние безопасности дорожного движения во многом определяется дисциплиной и уровнем профессионального мастерства водителей. В России более 85 % дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств.

На долю таких происшествий приходится более 80 % погибших и более 90 % раненых. Сопоставительный анализ статистических данных об аварийности в зависимости от стажа управления транспортным средством позволяет отнести к группе риска водителей, получивших право на управление транспортными средствами менее 2 лет назад. В 2016 году из-за нарушений правил дорожного движения такими водителями совершено каждое тринадцатое дорожно-транспортное происшествие (7,9 %), в них погибли 1154 человека и ранены 16953 человека. Эти данные свидетельствуют о необходимости комплексного совершенствования процесса допуска водителей к участию в дорожном движении, главным образом с точки зрения подготовки и приема экзаменов. В 2016 году в каждом десятом случае водитель автотранспортного средства, нарушения которого стали причиной дорожно-транспортного происшествия, находился в состоянии опьянения (10,4 %). Важно отметить, что число погибших в дорожно-транспортных происшествиях из-за нарушений правил дорожного движения водителями в состоянии опьянения за последние 10 лет увеличилось в 1,8 раза (увеличение на 78,8 % в 2016 году к 2007 году), в то время как общее число погибших на дорогах страны сократилось на 39 % за рассматриваемый период. Данный факт позволяет сделать вывод о необходимости целевого воздействия на указанную проблему. Начиная с 2013 года, растет количество происшествий, совершенных из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств,

принадлежащих юридическим лицам, и число раненых в них людей. В этой связи объектом воздействия должны стать организации различных форм собственности, эксплуатирующие транспортные средства.

Рассматривая структуру аварийности, следует отметить, что основными видами дорожно-транспортных происшествий в России остаются столкновения транспортных средств и наезды на пешеходов. В общей сложности на них приходится более 70 % всех происшествий и пострадавших в них.

Пешеходы являются наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения. За последние 10 лет на улицах и дорогах страны погибли 86498 пешеходов и ранены 629183 пешехода. В 2016 году произошло 53420 наездов на пешеходов (30,8 % общего количества происшествий), в которых 5931 человек погиб (29,2 % общего количества погибших) и 49979 человек были ранены (22,6 % общего количества раненых). При этом наезд на пешехода характеризуется особенно высокой тяжестью последствий (11 погибших на 100 пострадавших). Данная проблема обусловлена комплексом причин, поэтому требует системного подхода к своему решению. Так, следует отметить, что более 40 % погибших пешеходов относятся к старшей возрастной группе участников дорожного движения (от 55 лет и старше). Две трети пешеходов (68,3 %) погибли из-за наезда транспортных средств в темное время суток. Более половины происшествий в результате наезда на пешеходов совершаются из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств (57,6 % дорожно-транспортных происшествий в 2016 году). Обращает на себя внимание проблема аварийности на пешеходных переходах, связанная в основном с низкой дисциплиной водителей и самих пешеходов. Здесь совершается треть от количества наездов на пешеходов, из них более 80 % происшествий происходят из-за несоблюдения правил дорожного движения водителями автотранспортных средств (84,2 % в 2016 году). Две трети наездов и пострадавших в них приходятся на нерегулируемые пешеходные переходы. Особо следует отметить, что доля дорожно-транспортных происшествий из-за наезда на пешеходов именно на пешеходных переходах и пострадавших в них пешеходов ежегодно увеличивается и за 10 лет возросла более чем в 2 раза. Приведенные факты позволяют выделить основные нап-

равления работы для решения проблемы обеспечения безопасности пешеходов.

Несмотря на то, что абсолютные значения основных показателей аварийности с участием несовершеннолетних имеют устойчивую тенденцию к снижению (в 2016 году зарегистрированы самые низкие значения этих показателей за последние 10 лет), вызывает обоснованную тревогу рост удельного веса показателей детского дорожно-транспортного травматизма в общей структуре аварийности. В 2016 году произошло 19269 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет (11,1 % общего количества дорожно-транспортных происшествий), в которых погибли 710 детей (3,5 % общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях) и 20 621 ребенок был ранен (9,3 % общего числа раненых в дорожно-транспортных происшествиях). Три четверти дорожно-транспортных происшествий (76,3 %) с участием детей произошли из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств. Доля погибших и травмированных детей составила 85,6 % и 77,9 % общего количества погибших и пострадавших на дорогах детей соответственно. На детей-пассажиров приходится две трети погибших и почти половина раненых в дорожно-транспортных происшествиях несовершеннолетних (62,1 % и 48,4 % соответственно в 2016 году), на детей-пешеходов – треть погибших и около 40 % раненых (30,3 % и 40,8 % соответственно). Причем в последние годы наметилась тенденция к росту как абсолютных значений пострадавших пассажиров в возрасте до 16 лет (увеличение на 6,4 % в 2016 году по сравнению с 2007 годом), так и их удельного веса (увеличение на 28,8 %). За рассматриваемый период (2007 – 2016 годы) отмечается рост удельного веса дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали дети-велосипедисты (увеличение на 10,8 % в 2016 году относительно 2007 года). В этой связи в процессе реализации Стратегии внимание должно быть уделено несовершеннолетним, участвующим в дорожном движении как в качестве пешеходов, так и в качестве пассажиров, а также водителей.

Рассматривая дорожно-транспортную аварийность в привязке к местам совершения дорожно-транспортных происшествий, следует учитывать, что более 70 % дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации регистрируются на территории городов и населенных пунктов. В них погибают более 40 % и получают ране-

ния около 70 % пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Более 85 % происшествий на дорогах и улицах населенных пунктов происходят в городах, в них погибают более 70 % и получают ранения более 85 % жителей страны. Более трети всех дорожно-транспортных происшествий в стране и более половины общего количества происшествий в населенных пунктах регистрируются в столицах субъектов Российской Федерации, в них погибают более четверти и получают ранения более 40 % пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, зафиксированных на территории населенных пунктов. Наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий, происходящих в городах России, приходится на города с численностью жителей от 250 до 999,9 тыс. человек (35,9 % дорожно-транспортных происшествий, 27,6 % погибших и 36,7 % раненых в городах в 2016 году). Далее идут города с населением более 1 млн человек с сопоставимыми значениями основных показателей аварийности (31,3 %, 23,2 % и 30,5 % соответственно). В то же время требует внимания и аварийность вне пределов населенных пунктов. Так, наибольшей тяжестью последствий характеризуются дорожно-транспортные происшествия, произошедшие на автомобильных дорогах федерального значения и платных автомобильных, что обусловлено высокой скоростью дорожного движения на них. В 2016 году тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий на федеральных дорогах составила 15 погибших на 100 пострадавших, а на платных – 15 погибших на 100 пострадавших.

Почти в каждом втором (41,2 % в 2016 году) происшествии на автомобильных дорогах регистрируются недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети. Удельный вес таких аварий за 10 лет (2007–2016 годы) увеличился более чем в 2 раза (на 63,3 %), количество погибших – на 16,8 %, раненых – на 66,9 %. Таким образом, объектом государственного воздействия должна стать как улично-дорожная сеть населенных пунктов, так и автомобильные дороги вне их пределов.

Наименьший удельный вес в структуре основных показателей дорожно-транспортной аварийности имеют происшествия, в которых зафиксирована техническая неисправность автотранспортных средств (3,1 % дорожно-транспортных происшествий, 4,8 % погибших и 3,6 % раненых). Однако, начиная с 2013 года, динамика удельного веса таких аварий и пострадавших в них людей характе-

ризуется тенденцией к ускоренному росту. В 2016 году относительно 2007 года количество этих происшествий увеличилось на 142,9 %, число погибших – на 130,7 %, раненых – на 176,5 %. Указанные данные позволяют сделать вывод о необходимости принятия комплекса мер, направленных на обеспечение соответствия технического состояния эксплуатируемых транспортных средств современным требованиям.

Как уже было отмечено, в Российской Федерации основные показатели аварийности за последние годы имеют тенденцию к сокращению, что в целом соответствует мировому опыту адаптации стран к условиям растущей автомобилизации населения. Вместе с тем отечественные показатели существенно отстают от европейских. Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в России по-прежнему значительно превышает аналогичный показатель стран Европейского союза. Если в 2016 году в Российской Федерации (население 146,8 млн человек) число погибших составило 20308 человек, то суммарно во всех странах Европейского союза (население 510,1 млн человек) данный показатель составил 25500 погибших. Показатель социального риска в 2016 году в России составил 14 погибших на 100 тыс. населения, в то время как среднее значение в Европейском союзе составило 5 погибших. Так, риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях был ниже в Швеции, чем в Российской Федерации, в 5 раз (3 погибших на 100 тыс. населения), в Германии – в 3,5 раза (4 погибших на 100 тыс. населения) и в Великобритании – в 4,9 раза (3 погибших на 100 тыс. населения). Существующее отставание обусловлено рядом причин, к числу основных из которых следует отнести низкую дисциплину участников дорожного движения (главным образом, водителей транспортных средств), связанную, в частности, с недостатками в правоприменительной деятельности, не позволяющими в полной мере реализовать принцип неотвратимости наказания, а также отсутствие или неэффективность действенных механизмов обеспечения удовлетворительного уровня подготовки водителей, технического состояния транспортных средств, состояния улично-дорожной сети и организации движения по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, негативное влияние на состояние аварийности оказывает недостаточность существующих контрольно-надзорных механизмов, в том числе за субъектами, осуществляющими перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом, а

также недостатки в системе управления безопасностью дорожного движения.

Несмотря на положительные тенденции, дорожно-транспортный травматизм остается одной из острых социально-экономических и демографических проблем в России, требующих активизации усилий государства, бизнес-сообщества и граждан в воздействии на ключевые факторы аварийности, оказывающие влияние на гибель людей в дорожно-транспортных происшествиях. Недостаток внимания к этой проблеме может привести к росту основных показателей аварийности уже в ближайшие годы.

Вместе с тем результаты анализа динамики основных показателей аварийности и достигнутых результатов, а также опыта экономически развитых государств свидетельствуют о том, что дорожно-транспортные происшествия можно и следует предупреждать, если все же происшествие случается, то максимально снижать его негативные последствия для жизни и здоровья граждан.

В течение последнего десятилетия работа по повышению безопасности дорожного движения в Российской Федерации осуществлялась на программно-целевой основе. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» позволила переломить негативные тенденции развития ситуации с аварийностью и смертностью в Российской Федерации, сложившиеся в стране к 2005 году. По экспертным оценкам, за годы реализации Программы в нашей стране сохранены жизни более 35 тыс. человек. Суммарное снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с 2004 годом, принятым в Программе в качестве базы сравнения, превысило цель на 17 %. Следует отметить, что снижение смертности было нестабильным. Положительная динамика в 2006–2010 годах сменилась ростом аварийности в 2011–2012 годах. В первые годы реализации Программы фактическое число погибших в дорожно-транспортных происшествиях было существенно ниже установленных целевых значений, а целевые задания на 2011 и 2012 годы достигнуты не были, что свидетельствует о многофакторности решаемой задачи. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечением снижения ее показателей, в настоящее время реализуется федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации

от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах”».

Результаты анализа тенденций изменения показателей состояния безопасности дорожного движения демонстрируют их тесную взаимосвязь с показателями социально-экономического развития государства. Вследствие этого улучшение экономической ситуации повлечет за собой рост покупательского спроса на продукцию автомобильной промышленности, повышение уровня мобильности населения, увеличение объема грузо- и пассажироперевозок, что в случае ослабления целенаправленной работы по профилактике аварийности на автотранспорте может негативным образом сказаться на состоянии безопасности дорожного движения. Таким образом, требуются усиление системной работы по реализации соответствующих мероприятий, выработка и осуществление новых подходов по приоритетным направлениям деятельности с учетом складывающейся ситуации в рассматриваемой сфере и имеющих место ресурсных ограничениях.

§ 2. Правовые основы предупреждения органами внутренних дел дорожно-транспортных правонарушений и преступлений

Сегодня приходится констатировать, что аварийность на автомобильном транспорте в стране продолжает оставаться сложной. Решение данной проблемы путем предупреждения правонарушений и преступлений на дорогах требует совместных усилий органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, негосударственных организаций, и потому правовое регулирование данной деятельности является первым шагом на пути ее решения.

Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹ безопасность дорожного движения определяется как состояние процесса перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

– установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти

¹ Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1995. – № 50, ст. 4873.

и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в указанной сфере;

- координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения ДТП и снижения тяжести их последствий;

- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;

- разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;

- осуществления деятельности по организации дорожного движения;

- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;

- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

- осуществления обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства;

- лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;

- осуществления государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Государственное управление в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а именно административно-политическое управление осуществляется, в том числе, в объеме своей компетенции, Министерством внутренних дел Российской Федерации. Решение задач, поставленных перед МВД России в указанной сфере, осуществляется через деятельность структурных подразделений с помощью правовых и организационных средств, реализация которых направлена на укрепление правопорядка и обеспечение безопасности в области дорожного движения. Следует отметить, что во многом поставленные перед МВД России задачи по обеспечению безопасности

дорожного движения реализуются через органы внутренних дел (полицию).

В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»¹, одним из направлений деятельности полиции является обеспечение безопасности дорожного движения. Основываясь на данном положении, задачи полиции по обеспечению безопасности дорожного движения можно сформулировать следующим образом: обеспечение безопасности граждан в области дорожного движения; профилактика, предотвращение и пресечение преступлений и правонарушений в области дорожного движения; раскрытие дорожно-транспортных преступлений; охрана общественного порядка на дороге; оказание помощи предприятиям, учреждениям, организациям, должностным лицам и гражданам в защите их прав и интересов в дорожно-транспортных делах.

Среди нормативных актов, регулирующих деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, особое значение занимает Указ Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации» В этой связи на МВД России возложено осуществление таких полномочий как участие в формировании и реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации; организация и проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий; организация и осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Кроме того, Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации устанавливает, что МВД России в лице Государственной инспекции безопасности дорожного движения осуществляет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии с п. 2 данного Положения, на нее возлагается задача обеспечения соблюдения соответствующими субъектами законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых

¹ Российская газета. – 2011. – 8 февр.

актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Помимо указанного, ГИБДД МВД России призвана проводить мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства (п. 2 Положения).

Таким образом, основным субъектом государственной системы безопасности дорожного движения является ГИБДД МВД России. В связи с этим, возложенные на нее функции по контролю и надзору можно определить как надведомственные, чьи решения и указания по вопросам, относящимся к их компетенции, обязательны для юридических лиц независимо от формы собственности, должностных лиц и граждан.

Кроме Указов Президента Российской Федерации важное место среди нормативных правовых актов в рассматриваемой сфере занимают постановления Правительства Российской Федерации, которые детализируют существующее законодательство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. К их числу относится, например, постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах"», в которой определены задачи органов внутренних дел, включающие в себя предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; развитие системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении; сокращение детского дорожно-транспортного травматизма; совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах; сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; повышение уровня безопасности транспортных средств.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р утверждена «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы», в которой определены приоритеты в области безопасности дорожного движения, направления и способы их достижения.

Нормативную правовую основу деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений, включая ГИБДД МВД Рос-

сии, определяет приказ МВД России № 19 от 17 января 2006 г. «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений», где говорится, что основными задачами по предупреждению преступлений, рассматриваемых органами внутренних дел являются:

- выявление условий и причин, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, и направление предложений по их устранению в соответствующие инстанции;

- принятие мер по пресечению нарушений правил дорожного движения и иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения;

- проведение, в том числе с использованием средств массовой информации, профилактической и разъяснительной работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения, краж и угонов автотранспорта;

- установление (выявление) в ходе выполнения служебных обязанностей транспортных средств и лиц, находящихся в розыске, измененную (уничтоженную) маркировку номерных агрегатов автотранспортных средств, документы и государственные регистрационные знаки с признаками подделки или находящиеся в розыске транспортные средства, водители которых скрылись с места совершения дорожно-транспортных происшествий;

- проведение по ориентировкам оперативных служб проверок транспортных средств, водителей и пассажиров, перевозимых ими грузов и документов, с целью выявления незаконно перевозимого оружия, боеприпасов, взрывчатых и зажигательных веществ, взрывных устройств, радиационных, химических, сильнодействующих ядовитых веществ, бактериологических средств, наркотических средств и психотропных веществ, террористической и экстремистской литературы для задержания и передачи в установленном порядке в соответствующие подразделения органов внутренних дел.

§ 3. Организационные и тактические основы предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений

Механизм реализации норм, регулирующих отношения, возникающие в процессе перемещения грузов с помощью транспортных средств или без них в пределах дорог, непосредственно связан с осуществлением организационно-управленческих мер в данной сфере. В этой связи, прежде всего, следует говорить о деятельности специаль-

ных государственных структур, ориентированных на предупреждение преступлений и административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Государственное управление в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а именно административно-политическое управление осуществляется, в том числе, в объеме своей компетенции, Министерством внутренних дел Российской Федерации. Решение задач, поставленных перед МВД России в указанной сфере, осуществляется через деятельность структурных подразделений с помощью правовых и организационных средств, реализация которых направлена на укрепление правопорядка и обеспечение безопасности в области дорожного движения. Следует отметить, что во многом поставленные перед МВД России задачи по обеспечению безопасности дорожного движения реализуются через органы внутренних дел.

Рассматриваемая сфера затрагивает деятельность множества субъектов, не только непосредственно участвующих в дорожном движении, но и обеспечивающих его (производство, ремонт и обслуживание транспортных средств, строительство, ремонт и содержание дорог и т. д.). При этом в соответствии с Положением устанавливается, что МВД России в лице Государственной инспекции безопасности дорожного движения осуществляет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также на нее возлагается задача обеспечения соблюдения соответствующими субъектами законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Решения, требования и указания должностных лиц Государственной инспекции безопасности дорожного движения по вопросам, относящимся к их компетенции, обязательны для юридических лиц независимо от формы собственности и иных организаций, должностных лиц и граждан¹. Из чего следует, что ГИБДД МВД России является основным субъектом государственного контроля и надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

¹ Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1998. – № 25, ст. 2897.

Сложный характер безопасности дорожного движения обуславливает разработку и совершенствование различных направлений деятельности, среди которых особое значение имеет предупреждение преступлений и административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. При этом эффективность деятельности ГИБДД МВД России проявляется в определенном снижении дорожно-транспортных происшествий. Исходя из этого, важнейшей задачей становится определение причин и условий совершения преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения и совершенствование мер по их предупреждению. Именно органы внутренних дел, обладая наиболее полной информацией о криминогенных факторах, должны их своевременно выявлять, анализировать и информировать заинтересованные органы, организации не только об явлениях и процессах общественной жизни, которые порождают, способствуют, сопровождают преступные проявления, но и предлагать возможные меры по воздействию на эти процессы и явления¹.

Таким образом, предупреждение дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений органами внутренних дел можно определить как совокупность мероприятий, направленных на выявление и устранение причин и условий, способствующих нарушению законодательства в области дорожного движения, на предотвращение и пресечение конкретных противоправных посягательств на безопасность дорожного движения, осуществляемых специализированными подразделениями в пределах своей компетенции.

Учитывая многообразие специальных предупредительных мер в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляемых ГИБДД МВД России как специализированным субъектом, появляется необходимость их классифицировать. Проводимые специальные меры предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений представляют собой конкретные действия по обеспечению безопасности дорожного движения, которые можно классифицировать по содержанию. По этому основанию рассматриваемые меры мы будем разделять на две группы – правовые и организационные.

¹ Приказ МВД России от 17 января 2006 г. № 19 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений» // СПС «КонсультантПлюс».

Правовые меры предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений, реализуемые органами внутренних дел, включают в себя: административно-правовые, уголовно-процессуальные, оперативно-разыскные и гражданско-правовые меры.

Организационные меры включают в себя: несение дорожно-патрульной службы, воспитательные меры, массово-разъяснительные меры, инженерно-технические меры, меры информационного обеспечения.

Рассмотрим представленную классификацию более подробно. Деятельность органов внутренних дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, показывает, что сотрудниками ГИБДД МВД России чаще всего применяются административно-правовые меры принудительного характера. По своему назначению и содержанию указанные меры различны, поэтому наиболее приемлемым представляется подразделять их на следующие группы: а) меры административного предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений; б) меры административного пресечения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений; в) меры административно-процессуального обеспечения предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений; г) меры административной ответственности (административные наказания).

Меры административного предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений принудительного характера.

Особенностью указанных мер является то, что их применение возможно ко всем участникам дорожного движения не только при нарушении установленных правил, но и при наступлении определенных последствий. Такие обстоятельства могут возникнуть при осложнении дорожных условий, например, при ДТП, блокировании преступников на местности и др.

Применение таких мер как остановка транспортного средства, остановка пешехода и проверка документов обусловлено конкретными условиями и регламентировано нормативными актами. Так, сотрудники органов внутренних дел могут останавливать транспортные средства, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, проверять документы на право пользования и управления ими,

документы на транспортные средства и перевозимые грузы, наличие страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства (п. 20 ст. 13 Закона «О полиции»).

В частности, остановка транспортного средства в целях предупреждения преступлений в области дорожного движения допускается в следующих случаях:

- установленные визуально или зафиксированные с использованием технических средств признаки нарушений требований в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- наличие данных (ориентировки, информация дежурного, других нарядов, участников дорожного движения, визуально зафиксированные обстоятельства), свидетельствующих о причастности водителя, пассажиров к совершению дорожно-транспортного происшествия, преступления или административного правонарушения;

- наличие данных (ориентировки, сведения оперативно-справочных и розыскных учетов, информация дежурного, других нарядов, участников дорожного движения) об использовании транспортного средства в противоправных целях или оснований полагать, что оно находится в розыске;

- необходимость опроса водителя или пассажиров об обстоятельствах совершения дорожно-транспортного происшествия, административного правонарушения, преступления, очевидцами которого они являлись или являются;

- необходимость привлечения участника дорожного движения в качестве понятого;

- выполнение распорядительно-регулирующих действий;

- необходимость использования транспортного средства;

- необходимость привлечения водителя для оказания помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам полиции;

- проведение на основании распорядительных актов руководителей органов внутренних дел, органов управления специальных мероприятий, связанных с проверкой в соответствии с целями соответствующих специальных мероприятий транспортных средств, перемещающихся в них лиц и перевозимых грузов;

- проверка документов на право пользования и управления транспортным средством, документов на транспортное средство и перево-

зимый груз, а также документов, удостоверяющих личность водителя и пассажиров¹.

Применение остановки транспортного средства возможно и тогда, когда необходимо проинформировать об осложнении или изменении условий дорожного движения.

Основанием к остановке пешехода является установленное визуально или зафиксированное с использованием технических средств совершенное им нарушение правил дорожного движения. Для остановки пешехода могут использоваться: сигналы регулировщика, подающиеся рукой, жезлом, диском с красным сигналом или световозвращателем, при необходимости в сочетании со свистком; громкоговорящее устройство².

Сотрудники органов внутренних дел имеют право проверять документы, удостоверяющие личность граждан, если имеются данные, дающие основания подозревать их в совершении преступления или административных правонарушений, или полагать, что они находятся в розыске, либо если имеется повод к возбуждению в отношении этих граждан дела об административном правонарушении, а равно если имеются основания для их задержания в случаях, предусмотренных федеральным законом (п. 2 ст. 13 Закона «О полиции»).

Следует подчеркнуть, что первостепенное применение данных предупредительных мер направлено на транспортные средства, характер движения которых вызывает сомнение в способности их водителя к безопасному управлению, когда транспортные средства имеют признаки причастности к ДТП или технические неисправности, а также когда на них не правильно размещены пассажиры и грузы. Кроме того, осуществляя проверку документов, предусмотренных Правилами дорожного движения, сотрудникам следует руководствоваться принципом целесообразности. Так, например, остановку маршрутного городского автобуса или троллейбуса и связанные с этим разбирательства с его водителем желательно проводить на конечных остановочных пунктах, исключая задержки пассажиров и нарушение графика движения.

¹ Приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 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» // Российская газета. — 2009. — 7 июля.

² Там же.

Одной из мер предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений административно-правового характера является направление и (или) доставление на медицинское освидетельствование в соответствующие медицинские организации граждан для определения наличия в организме алкоголя или наркотических средств (п. 14 ст. 13 Закона «О полиции»). Основаниями для производства освидетельствования могут являться наличие у водителя транспортного средства одного или нескольких следующих признаков: запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке. Освидетельствование лица на состояние алкогольного опьянения осуществляется непосредственно на месте его отстранения от управления транспортным средством либо, в случае отсутствия в распоряжении сотрудника указанного технического средства измерения, на ближайшем посту ДПС, в ином помещении органа внутренних дел, где такое средство измерения имеется.

Основаниями для направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения являются:

- отказ лица от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения (ст. 27.12 КоАП РФ);
- несогласие лица с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения (ст. 27.12 КоАП РФ);
- наличие достаточных оснований полагать, что лицо находится в состоянии опьянения при отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения (ст. 27.12 КоАП РФ);
- наличие повода к возбуждению в отношении лица дела об административном правонарушении, предусмотренном ст. 12.24 или ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ;
- подозрение лица в совершении преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Кроме того при обнаружении у водителей психофизиологических недостатков и медицинских противопоказаний (болезненного или утомленного состояния), препятствующих их допуску к управлению транспортом, необходимо направлять или доставлять указанных лиц в медицинские учреждения на освидетельствование.

Следующая административно-правовая мера предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений, реализуемая при наступлении особых условий, имеющая важное предупредительное значение – это временное запрещение или

ограничение движения транспортного средства и пешеходов. В соответствии с п. 14 ст. 13 Закона «О полиции» данная мера реализуется, когда создается угроза безопасности движения на участках улиц и дорог во время стихийных бедствий, при повреждении дорожных сооружений, возникновении дорожно-транспортных происшествий или других помех движению, при следовании по участку автомобилей, подающих специальные звуковые и световые сигналы, а также в период проведения всевозможных массовых мероприятий и спортивных соревнований, связанных с использованием проезжей части дорог и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения, а также на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии.

В зависимости от конкретных условий, осуществляя превентивный контроль, сотрудники ГИБДД МВД России могут использовать методы избирательного, ориентировочного или сплошного контроля транспортного потока.

Ориентировочный метод основан на предварительно полученной информации (сообщениях, ориентировках), оценке косвенной информации или признаках причастности транспортных средств и их водителей к совершению дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений; избирательный – на выборе объектов контроля непосредственно сотрудниками ГИБДД МВД России; сплошной – на последовательной проверке всех или определенной части транспортных средств, движущихся в транспортном потоке.

Одними из действенных административно-правовых мер по предупреждению дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений, реализуемых органами внутренних дел, выступают меры административного пресечения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений.

Обладая значительной трудоемкостью, требующей высокого уровня организации деятельности сотрудников ГИБДД на основе непрерывного и качественного ведения анализа дорожно-транспортной аварийности, данные меры в наибольшей степени способствуют реализации принципа неотвратимости наказания за совершенные преступления и обеспечивают максимальный предупредительный эффект.

В соответствии с п. 1 ст. 13 Закона «О полиции»¹ сотрудники органов внутренних дел в целях предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений вправе применять меру административного пресечения общего назначения – требование от граждан и должностных лиц прекратить противоправные действия. Данная мера может применяться к лицам, допустившим нарушения Правил дорожного движения, как форма требования совершения какого-либо действия, так и требования от них бездействия. Например, сотрудник дорожно-патрульной службы, обеспечивая соблюдение Правил дорожного движения, может потребовать от водителя автомобиля прекратить движение со скоростью, превышающей установленную, запретить пешеходу переходить улицу.

В целях предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений к лицам, которые управляют транспортным средством, не имея при себе документов на право управления им, регистрационных документов на транспортное средство, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им транспортным средством в отсутствие его владельца и др. эффективным является применение такой меры предупреждения как отстранение от управления транспортным средством (ст. 12.3 КоАП РФ).

Также в целях предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений и обеспечения безопасности дорожного движения при выявлении транспортного средства, эксплуатируемого при наличии технической неисправности, создающей угрозу безопасности дорожного движения, достаточно действенной мерой следует назвать запрещение эксплуатации транспортного средства (ст. 27.13 КоАП РФ).

Следующей мерой пресечения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений реализуемой органами внутренних дел является запрещение или приостановление работ. Например, производство ремонтно-строительных и других работ на улицах и автомобильных дорогах допускается только после письменного согласования с органами ГИБДД МВД России, при котором устанавливаются способы ограждения места работ, расстановка дорожных знаков и другие условия обеспечения безопасности дорожного движения. Следует отметить, что ликвидация аварий в инженер-

¹ Российская газета. – 2011. – 8 февр.

ных сетях аварийно-технические и коммунальные службы могут вести без такого согласования, однако, о характере, времени и месте производимых работ они обязаны предварительно сообщить в территориальный орган ГИБДД МВД России. Если должностные лица, ответственные за производство работ, не выполняют установленных для них требований, то сотрудники ГИБДД МВД России, обнаружившие какие-либо недостатки, имеют право запретить или приостановить ведение работ, доложив об этом дежурному по подразделению или начальнику (п. 12 Положения о ГИБДД МВД России).

В соответствии с ч. 1 ст. 18 Закона «О полиции» сотрудники полиции имеют право на применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия. Исходя из этого, мерами пресечения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений специального назначения с целью обеспечения безопасности дорожного движения, являются средства физического воздействия на нарушителей Правил дорожного движения. Так, в случае, когда водитель не выполняет требования об остановке, сотрудникам ГИБДД МВД России предоставляется право с целью принудительной остановки транспортного средства применять специальные средства (например, «Еж-Диана», «Гарпун» и др.) (ч. 1 ст. 21 Закона «О полиции»). Кроме того, для остановки транспортного средства путем его повреждения, если управляющее им лицо отказывается выполнить неоднократные требования сотрудника полиции об остановке и пытается скрыться, создавая угрозу жизни и здоровью граждан, может применяться огнестрельное оружие (ч. 3. п. 1 ст. 23 Закона «О полиции»).

Меры административно-процессуального обеспечения предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений реализуются в целях обнаружения правонарушения, установления личности нарушителя, получения доказательств и создания иных условий для объективного рассмотрения дела о дорожно-транспортном происшествии. К числу таких мер относится задержание лиц, подозреваемых в совершении дорожно-транспортного преступления или административного правонарушения. Доставка граждан в дежурную часть органов внутренних дел. Применение данной меры осуществляется в случаях, если граждане не имеют при себе документов на право управления, распоряжения данным транспортным средством, управляют транспортным средством, на котором имеются признаки причастности к дорожно-транспортному происше-

ствию, а также совершают правонарушения, связанные с неподчинением законному требованию сотрудника органов внутренних дел (ст. 27.2 КоАП РФ).

Существенную роль в предупреждении дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений играет административная ответственность. В настоящее время к лицам, виновным в совершении правонарушений в области дорожного движения, чаще всего применяется одно из следующих наказаний: предупреждение, штраф, лишение специального права на управление транспортным средством (ст.ст. 32.1, 32.2, 32.6 КоАП РФ).

Следует подчеркнуть, что сотрудники ГИБДД МВД России вправе назначать за совершение дорожно-транспортных правонарушений в отношении физических и юридических лиц только такие санкции, как предупреждение и штраф. Предупреждение в качестве меры ответственности всегда выполняется в письменном виде и его не следует путать с устным замечанием участнику дорожного движения. Замечание же не влечет для правонарушителя никаких правовых последствий, хотя имеет важное профилактическое значение.

Далее мы рассмотрим уголовно-процессуальные меры предупреждения дорожно-транспортных преступлений, одна из которых временное отстранение от должности. Временное отстранение от должности является предусмотренной законом мерой, направленной на то, чтобы предотвратить возможность использования обвиняемым своего положения в целях воспрепятствования производству по уголовному делу, продолжения преступной деятельности. (ст. 114 УПК РФ).

При наличии достаточных оснований полагать, что обвиняемый, подозреваемый скроется от дознания, предварительного следствия или суда, может продолжать заниматься преступной деятельностью, может угрожать свидетелю, иным участникам уголовного судопроизводства, уничтожить доказательства либо иным путем воспрепятствовать производству по уголовному делу, следователь вправе применить к нему одну из следующих уголовно-правовых мер пресечения: подписку о невыезде и заключение под стражу (ст. 98 УПК РФ).

Предупреждению дорожно-транспортных преступлений, когда автомобиль явился орудием преступления, способствует и такая уголовно-правовая мера, как конфискация орудий преступления в случае прекращения дела (п. 1 ч. 3 ст. 81 УПК РФ).

На предупреждение дорожно-транспортных преступлений в стадии расследования направлено изъятие орудий и средств преступле-

ния; предметов, находящихся в незаконном владении, служебных документов, печатей и штампов, незаполненных официальных бланков, личных документов, утраченных их владельцами, осуществляемое такими правовыми мерами как обыск или выемка (ст. 182 и ст. 183 УПК РФ).

Анализ судебной практики свидетельствует, что более 20 % водителей, совершивших дорожно-транспортное преступление, стремятся как можно быстрее покинуть место происшествия, чтобы, оказавшись в безопасном месте, осмотреть транспортное средство, отмыть или уничтожить следы наезда и столкновения, заменить или отремонтировать поврежденные детали, сменить шины и предпринять другие меры, позволяющие им впоследствии избежать наказания. Во всех случаях, когда лица, совершившие дорожно-транспортное преступление с причинением тяжкого вреда здоровью или смерть человека, не обнаружены, органы внутренних дел, в том числе ГИБДД МВД России, принимают необходимые оперативно-разыскные меры по выявлению преступлений и установлению причастных к ним лиц, осуществляют в соответствии с законодательством Российской Федерации задержание транспортных средств, находящихся в розыске (п. 12 Положения).

В этой связи и в целях предупреждения дорожно-транспортных преступлений действенными являются и оперативно-разыскные меры. Наиболее эффективными являются следующие меры: опрос граждан, наведение справок, сбор образцов для сравнительного исследования, исследование предметов и документов, наблюдение, отождествление личности, обследование помещений, зданий, сооружений, участков местности и транспортных средств¹.

В свою очередь следует отметить, что гражданские права и обязанности, согласно ст. 8 ГК РФ, возникают из оснований, предусмотр-

¹ В случаях, которые не терпят отлагательства и могут привести к совершению тяжкого преступления, на основании мотивированного постановления, допускается проведение оперативно-разыскных мероприятий, которые ограничивают конституционные права граждан, а также права на неприкосновенность жилища, с обязательным уведомлением суда (судьи) в течение 24 часов. В течение 48 часов с момента начала проведения оперативно-разыскного мероприятия орган, его осуществляющий, обязан получить судебное решение о проведении такого оперативно-разыскного мероприятия либо прекратить его проведение (ст. 8 Федерального закона от 5 июля 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности»).

ренных законом и иными правовыми актами, а также из действий граждан и юридических лиц, которые хотя и не предусмотрены законом, но в силу общих начал и смысла гражданского законодательства порождают гражданские права и обязанности. Так, в соответствии с законодательством сотрудники ГИБДД МВД России могут применять такую гражданско-правовую меру как обращение в суд с иском, например, о признании недействительным разрешения на установку рекламной конструкции в случае несоответствия рекламной конструкции требованиям нормативных актов по безопасности движения транспорта (п. 12 Положения о ГИБДД МВД России).

Кроме того, необходимо подчеркнуть, что одним из важнейших направлений предупреждения дорожно-транспортных преступлений, реализуемых в деятельности органов внутренних дел, является привлечение виновных лиц к ответственности, достигаемое путем правильного сбора и фиксации доказательств и расследованию всех видов дорожно-транспортных преступлений.

Следующая группа мер, осуществляемых органами внутренних дел по предупреждению дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений, – организационные меры.

Данные меры представляют собой конкретные действия, направленные на недопущение дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Например, внесение представлений, несение дорожно-патрульной службы, массово-разъяснительные меры и инженерно-технические меры.

Значимой мерой предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений является внесение представлений в соответствующие инстанции по фактам нарушений, например, с целью устранения выявленных недостатков на дороге или улице. Так, следователь (дознатель) органов внутренних дел, находясь на месте дорожно-транспортного преступления, непосредственно изучает обстановку на месте – осматривает транспорт, опрашивает водителей, свидетелей, очевидцев, что помогает получить исходную информацию о том например, в каком состоянии находится дорожное покрытие (мокрое, сухое, снежный накат, имеются выбоины, ямы и т. п.), об оснащенности информационными знаками участка дороги или улицы, об их чистоте и читаемости, о наличии горизонтальной сигнализации и в каком состоянии она находится (хорошо или плохо видна), о наличии ограждений придорожных препятствий (столбиков, мостовых опор и т. д.), о состоянии освещенности дороги

или улицы об оборудованности перекрестка или опасного участка соответствующей сигнализацией, дорожными знаками и информационными щитами.

Эффективность предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений во многом определяется такой мерой как несение дорожно-патрульной службы. Следует подчеркнуть, что несение дорожно-патрульной службы является важнейшей мерой предупреждения, сам факт непосредственного наблюдения за процессом дорожного движения, за исполнением гражданами Правил дорожного движения сдерживающее действует на лиц, склонных к нарушениям.

Наблюдение за дорожным движением служит основой применения всех последующих способов дорожно-патрульной службы. В процессе наблюдения сотрудники ГИБДД МВД России оценивают состояние дорожного покрытия, средств регулирования и других элементов дорожной инфраструктуры. В зависимости от характера и параметров транспортного потока (интенсивности, скорости, состава) выбираются наиболее рациональные для данных условий места и формы несения службы. Наблюдение может осуществляться как визуально, так и с использованием технических средств (оптических приборов, телемониторов, датчиков и т. д.).

Предостережение участников дорожного движения от нарушений Правил дорожного движения и тем самым обеспечение безопасности дорожного движения достигается, в первую очередь, за счет длительного и повсеместного (за счет систематических перемещений) нахождения сотрудников ГИБДД МВД России на виду у водителей и пешеходов. Для усиления «эффекта присутствия» используются макеты постов дорожно-патрульной службы и автомобилей, окрашенных в соответствии с цветографическими схемами, предусмотренными для автомобилей ГИБДД МВД России.

Предостережение участников дорожного движения может выполняться путем подачи специальных жестов и сигналов либо устными обращениями к ним. Например, при образовании гололеда на дорожном покрытии инспектор ГИБДД МВД России может предостеречь участников дорожного движения путем включения соответствующих указателей на автомобильной дороге, обратиться посредством сигнально-громкоговорящей установки к лицам, намеревающимся перейти улицу в опасном месте и т. п.

Выполнение распорядительно-регулирующих действий при осложнении условий движения предпринимается в целях оптимизации транспортных потоков применительно к складывающимся условиям за счет их перераспределения по направлениям, полосам движения, а также разрешения, запрещения или ограничения отдельных маневров. При этом применяется ручное регулирование дорожного движения жестами и жезлом, изменяются режимы работы светофоров, устанавливаются временные дорожно-сигнальные знаки и ограждения. Посредством распорядительно-регулирующих действий устраняются задержки движения транспорта, принимаются меры по освобождению проезжей части от технически неисправных транспортных средств, выпавшего груза и других посторонних предметов, организуется объезд мест дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений и других опасных участков дорог и улиц, осуществляется реверсирование движения транспортных средств по определенным направлениям и полосам, обеспечивается проезд транспортных средств специального назначения и транспортных средств, перевозящих опасные, крупногабаритные, тяжеловесные и ценные грузы, участники дорожного движения предупреждаются об осложнении дорожных условий.

Контроль дорожных условий, элементов дорожной инфраструктуры, действий участников движения, технического состояния транспортных средств, водительских регистрационных и путевых документов состоит в изучении поведения участников дорожного движения, оперативном реагировании на их неправомерные действия, установлении подлинности и соответствия предъявляемых ими документов, а также проверке исправностей транспортных средств, влияющих на безопасность дорожного движения. В процессе контроля основное внимание уделяется выявлению опасных для данного участка нарушений Правил дорожного движения, что закономерно приводит к повышению эффективности обеспечения безопасности дорожного движения.

В зависимости от условий и характера дорожного движения контроль может быть открытым, скрытым и смешанным.

Поддержание установленного правового режима в сфере обеспечения безопасности движения достигается совокупностью форм организации контроля дорожного движения: мобильные (пеший патруль, автомобильный патруль, мотоциклетный патруль, патруль с применением вертолетов и других летательных машин) и статические

(стационарный пост, контрольный пост полиции, контрольно-пропускной пункт, специальный пост, автоматические устройства контроля дорожного движения и фиксации правонарушителей). Применение той или иной формы контроля определяется конкретными условиями дорожного движения и соответствующими служебными задачами.

Предупреждение дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений, направленное на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения осуществляется массово-разъяснительными мерами.

В ходе исследования установлено, что в настоящее время в массово-разъяснительной работе по предупреждению дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений значительное место занимает проведение широкомасштабных профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения, например, «Внимание – дети!», «Внимание, пешеход!» «Пассажир», «Дорога», «Вежливый водитель», «Зебра» и т. д. Для этого ведется привлечение информационных и рекламных агентств, размещение материалов в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения. В целях предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма среди детей и подростков Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД г. Москвы проводит общегородские профилактические рейды «Весенние каникулы» и «Зимние каникулы».

В ходе подобных рейдов осуществляется целый ряд мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Среди них можно назвать следующие: обследование и приведение в безопасное состояние находящихся вблизи городских магистралей мест отдыха детей и подростков; профилактику несчастных случаев с детьми на дорогах города в период каникул; проведение соответствующей разъяснительной работы среди участников дорожного движения, в автотранспортных предприятиях, учебных и дошкольных учреждениях г. Москвы.

Также осуществляется рассмотрение вопросов предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений с участием детей в средствах массовой информации, проведение совместно со СМИ целевых профилактических мероприятий, направленных на повышение культуры поведения участников дорожного движения, проводятся проверки эксплуатационного состояния

подъездных путей (дорог) к образовательным учреждениям, дорожных знаков, разметки, светофорных объектов и ограждений, проводятся родительские собрания с акцентированием внимания на вопросах обеспечения безопасности поведения детей на дорогах и при перевозке детей в автомобиле, проводятся акции с детьми (беседы, конкурсы, викторины), направленные на пропаганду соблюдения Правил дорожного движения, осуществляется сопровождение организованных колонн автобусов с детьми в строгом соответствии с требованиями приказа МВД России, проводятся дополнительные инструктажи нарядов ДПС в отношении применения максимальных мер административного воздействия в пределах санкций, предусмотренных действующим законодательством, к водителям транспортных средств за неиспользование ремней безопасности и детских удерживающих устройств; осуществляется обследование маршрутов движения транспортных средств и мест их стоянок в зонах массового притяжения детей и подростков, в том числе в местах установки новогодних елок, расположенных вблизи проезжей части, производится ликвидация горок для катания детей, выезд которых выходит в сторону проезжей части, осуществляется приближение маршрутов патрулирования нарядов ДПС к местам массового скопления детей в период зимних каникул, усиливается контроль за соблюдением водителями Правил дорожного движения в зонах пешеходных переходов, вблизи зон массового притяжения детей и подростков.

Кроме того, по разработкам ГИБДД МВД России в настоящее время для детей школьного возраста производится выпуск специальной одежды и аксессуаров (значков, брелоков и пр.) из светоотражающих материалов.

В целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий с участием детей осуществляется работа по привлечению обучающихся в отряды «Юных инспекторов движения», а также организуются смотры, конкурсы и др.

В целях усиления деятельности образовательных учреждений по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на базе окружного научно-методического центра был создан постоянно действующий семинар для педагогических работников образовательных учреждений по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Организационно-методическую помощь в проведении работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и осу-

ществлении координации деятельности по данному направлению поручено управлению ГИБДД ГУВД г. Москвы¹.

В этой связи следует сказать, что проведенный опрос сотрудников ГИБДД МВД России, касающийся детского травматизма на дорогах, установил, что у 80 % подростков отсутствует чувство ответственности, рассудительности и такта. Кроме того, сотрудники считают, что зачастую родители беспечно относятся к своим детям. Так, они не считают необходимым приобрести детское кресло в салон автомобиля или попросту его не пристегивают.

Дополнительно осуществляется деятельность, направленная на формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения на дороге.

В первую очередь это совершенствование системы подготовки водителей транспортных средств. Речь идет о способе ситуационного обучения в подготовке водителей. Известно, что способность объективно оценивать опасность дорожно-транспортной ситуации и правильно прогнозировать ее развитие формируется у водителя в большей степени за счет личного участия в конфликтных событиях на дорогах, то есть путем самообучения.

Процесс накопления ситуационного опыта достаточно длителен и далеко не всегда бывает безопасным. Сократить его можно, введя в процесс подготовки водителей разбор типичных ситуаций в дорожном движении.

При ситуационном обучении используются материалы, в которых разбираются типичные дорожно-транспортные ситуации: при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, остановок общественного транспорта, пешеходных переходов, а также при встречном разъезде, выполнении обгона и движении в потоке с недостаточной дистанцией.

Разбор типичных ситуаций преследует цель выработать у водителя навык распознавания опасности в среде движения, навык предвидения, прогнозирования развития ситуации в опасную и принятия на этой основе решения по безопасному управлению автомобилем.

¹ См.: Приказ Департамента образования г. Москвы от 14 октября 2005 г. № 587 «О дополнительных мерах по предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди обучающихся образовательных учреждений Департамента образования города Москвы // Вестник Мэра и Правительства Москвы. – 2005. – № 13.

По нашему мнению справедливым будет считать, что метод ситуационного обучения позволяет выявить пробелы в техническом мастерстве управления автомобилем. Соединенные воедино учебный комплекс и ситуационный анализ происшествий позволяют более качественно подойти к первоначальной подготовке водителей. Также, по мнению экспертов, такая подготовка в 2 раза сократить число жертв на дорогах¹.

Далее следует сказать об особой группе (ее можно отнести к категории водителей), на которую сотрудникам ГИБДД МВД России следует обратить внимание при проведении профилактических мероприятий по снижению уровня дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Это несовершеннолетние, неправомерно завладевающие транспортными средствами (принадлежащими родителям или чужими), с целью покататься. И хотя по свидетельству статистики, они становятся виновниками дорожно-транспортных происшествий менее чем в 1 % случаев (гораздо чаще они причиняют материальный ущерб собственникам транспортных средств), их действия обладают достаточно высокой степенью общественной опасности. Опасность состоит в том, что, не имея необходимых навыков вождения, они часто выезжают на дороги с интенсивным движением и своими неумелыми действиями провоцируют аварийные ситуации.

Профилактическая работа с данной категорией лиц должна проводиться как сотрудниками органов внутренних дел, так и самими родителями несовершеннолетних, и педагогами, и быть направлена на максимальное заполнение свободного времени различными полезными мероприятиями: занятиями в спортивных секциях, деятельностью в юношеских автошколах и т. п. Известно, что чем меньше времени подростки предоставлены сами себе, тем реже они совершают правонарушения и преступления.

Целесообразно создание тематических телепередач по пропаганде культуры поведения участников дорожного движения разных возрастных категорий.

Создание видео- и телевизионной пропагандисткой продукции, организация наружной социальной рекламы (баннеры, перетяжки), а

¹ Мясникович Н. Б. Ситуационное обучение в подготовке водителей. Орел, 2001. С. 5.

также размещение материалов в СМИ, на общественном транспорте, в кинотеатрах и т. д.

Инженерно-технические меры, осуществляемые органами внутренних дел по предупреждению дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений включают в себя:

- контроль за соблюдением нормативов, устанавливающих требования к конструкции, техническому состоянию и переоборудованию механических транспортных средств и прицепов к ним;
- организацию и проведение государственного технического осмотра транспортных средств;
- модернизацию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУД) и повышение пропускной способности улично-дорожной сети;
- оснащение светофорных объектов светодиодными светофорами, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими устройствами современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, сокращение перепробегов и времени задержек транспортных средств;
- обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями;
- использование передвижных лабораторий для деятельности контроля за эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети городов;
- использование технических комплексов видеофиксации эффективности контроля и выявления правонарушений;
- использование специального транспорта, оборудованного средствами контроля и выявления правонарушений и др.

Меры информационного обеспечения, осуществляемые органами внутренних дел по предупреждению преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения, включают в себя следующие мероприятия:

- разработку и реализацию территориальных и межрегиональных планов оперативно-разыскных мероприятий, например, план «Перехват»¹;

¹ Инструкция по планированию действий МВД (ГУВД, УВД) при чрезвычайных обстоятельствах, утв. приказом МВД России от 12 января 1996 г. № 20; Инструкция по розыску автотранспортных средств, утв. приказом МВД России от 17 февраля 1994 г. № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автототранспортные средства».

- функционирование федеральной базы данных о транспортных средствах, находящихся в розыске;
- осуществление сбора, обработки и оценки текущей информации о совершенных и готовящихся преступлениях, связанных с использованием транспортных средств.

§ 4. Взаимодействие органов внутренних дел в предупреждении дорожно-транспортных правонарушений и преступлений

Несмотря на довольно объемную работу ГИБДД по организации и проведению предупредительных мероприятий, ей недостаточно только своих полномочий для комплексного решения данной задачи. Компетенция ГИБДД ограничивается делами по фактам ДТП, и если, например, виновные в нем водители скрылись, причинив материальный ущерб или телесные повреждения участникам дорожного движения, то в их поиск обоснованно включаются другие службы полиции. Поэтому все, что касается совершения преступлений, предусмотренных ст.ст. 166, 264, 268, 350 УК РФ, их предупреждения, расследования, использования необходимых оперативно-разыскных методов, требует соответствующего взаимодействия служб органов внутренних дел и проведения ими мероприятий, не входящих в компетенцию ГИБДД. В частности, приказ МВД России от 17 февраля 1994 г. № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства» обязывает заниматься организацией розыска транспортного средства оперативным подразделениям полиции и штабам ОВД, а также использовать возможности других служб на всех этапах их повседневной деятельности.

Взаимодействие в реализации оперативно-разыскных мер осуществляется с целью обеспечения комплексного подхода к предупреждению и раскрытию преступлений, связанных с незаконным завладением автотранспортным средством, дорожно-транспортным происшествием, с места которого транспортное средство скрылось. Рассмотрим, например, действия органов внутренних дел по осуществлению неотложных оперативно-разыскных мероприятий по задержанию автотранспорта, регламентированных планом «Перехват». Он разрабатывается в соответствии с положениями Инструкции по планированию действий МВД (ГУВД, УВД) при чрезвычайных обстоятельствах. В плане указываются: конкретные варианты расстановки сил и средств ОВД на вероятных путях следования транспортных средств, скрывающихся из различных частей города

(района) или автомобильных дорог; таблицы примерного удаления транспортного средства и пеших преступников по территории города (района) за определенное время; схема оповещения нарядов ДПС, ППС, других служб и ведомств по зонам поиска с использованием всех средств связи с учетом разницы во времени происшествия и получения сообщения о нем; участки «радиотени», находящейся в районе поиска; дислокация и порядок развертывания дополнительных постов и рубежей задержания с учетом времени суток, климатического сезона, плотности и конфигурации дорожной сети; порядок обработки территории по зонам поиска.

Очевидно, что успех реализации указанного плана в значительной мере зависит от установления точного времени совершения преступления и определения на этой основе зоны поиска. При этом одним из важнейших моментов предупредительной деятельности, является своевременное и качественное реагирование всех задействованных подразделений органов внутренних дел. Так, дежурные части органов внутренних дел наряду с дежурными частями строевых подразделений ДПС: принимают сообщения о разыскиваемых транспортных средствах, фиксируют их установочные данные и характерные приметы; ориентируют личный состав ОВД на розыск транспортного средства и предоставление важной информации; организуют розыск транспортных средств по «горячим следам»; формируют и направляют на места происшествий следственно-оперативную группу; вводят в действие специальные оперативные планы проведения неотложных поисковых мероприятий по задержанию транспортного средства; координируют действия сил ОВД и оповещают их о прекращении розыска транспортного средства и водителя.

В свою очередь, следственные подразделения: выясняют цели, место, время, способы и обстоятельства совершенного преступления; устанавливают очевидцев; руководят осмотром места происшествия; организуют и координируют поисковые мероприятия, изъятие вещественных доказательств; решают вопросы, связанные с возбуждением уголовного дела, задержания подозреваемых, организацией обыска, назначением экспертиз; разрабатывают совместно с ОУР и ГИБДД планы следственных и оперативно-розыскных мероприятий, предусматривающие:

- установление и допрос очевидцев;
- проведение допросов родственников, сослуживцев и знакомых участников преступления;

- разработку и проверку версий о возможном направлении движения и укрытия разыскиваемых транспортных средств;
- ориентирование на поиск транспортных средств представителей транспортных предприятий, АЗС, станций техобслуживания, общестественности и т. д.;
- проверку автотранспортного предприятия, гаражей, автостоянок;
- использование средств массовой информации в целях розыска транспортного средства и водителя.

При возбуждении уголовного дела следователями заполняется и направляется в информационный центр карточка на разыскиваемое транспортное средство.

Ведущую роль в организации и непосредственном проведении оперативно-розыскного мероприятия играют подразделения уголовного розыска. Осуществляя розыскную деятельность, данные подразделения занимаются:

- проверкой обстоятельств, изложенных в заявлении (сообщении) о преступлении;
- выявлением и проверкой лиц, подозреваемых в совершении преступления, на основе изучения информации об участии или непричастности к нему конкретных лиц и процессуальной фиксации фактических данных;
- установлением и укреплением оперативных позиций на станциях техобслуживания, АЗС, АТП, в частных авторемонтных мастерских, нотариальных конторах и на автостоянках;
- координацией работы подразделений ГИБДД и других служб ОВД по розыску транспортных средств и лиц, совершивших кражи транспортного средства, либо скрывшихся с мест ДТП, сопровождающихся гибелью людей, причинением им тяжких и средней тяжести телесных повреждений;
- учетом похищенных транспортных средств и проведением сверки информации о разыскиваемых транспортных средствах с данными ГИБДД, ГИАЦ МВД России, ИЦ МВД (УВД);
- установлением очевидцев и свидетелей происшествий, а также лиц, причастных к данным преступлениям;
- учетом лиц, привлекавшихся к уголовной ответственности за кражу транспортного средства, автомотодеталей и нападение на водителей транспортных средств либо задерживавшихся за попытку совершения данных преступлений; лиц, занимающихся нелегальным и легальным ремонтом и техническим обслуживанием транспортных

средств; лиц, выступавших в роли подстрекателей и организаторов краж транспортных средств; лиц, сдающих гаражи в аренду; лиц, имеющих преступные связи в сфере автосервиса и торговли транспортными средствами;

- проведением индивидуально-профилактической и оперативной работы с лицами, склонными к совершению преступных посягательств на транспортные средства;

- выдачей заданий гражданам, оказывающим конфиденциальное содействие в розыске транспортных средств;

- организацией профилактических рейдов и других мероприятий по предупреждению краж транспортных средств;

- прогнозированием преступной деятельности на основе анализа сведений о предполагаемых объектах хищений, средствах подготовки преступлений, действий и связей заинтересованных в них лиц и др.

Для выполнения этих задач в подразделениях уголовного розыска создаются специализированные отделы, отделения и группы для организации и осуществления деятельности по пресечению и раскрытию краж транспортных средств.

Одним из важнейших направлений деятельности органов внутренних дел в розыске транспортных средств является работа подразделений по борьбе с экономическими преступлениями и налоговыми преступлениями. На сотрудников этих подразделений возложены контроль за каналами сбыта похищенных транспортных средств, запасных частей к ним, а также установление принадлежности похищенного. Следует отметить исключительную сложность задач в данной области, поскольку краденые транспортные средства и детали, как правило, реализуются нелегально на основе предварительного поиска покупателей и сговора с ними.

К решению вопросов предотвращения преступных посягательств на транспортные средства привлекаются подразделения вневедомственной охраны. Сотрудники подразделений организуют оснащение гаражей, автотранспортных предприятий, автомобильных стоянок, территорий предприятий и фирм охранной сигнализацией и противугонными устройствами.

Расследование краж транспортных средств и ДТП, с мест которых водители скрылись, имеет ярко выраженную специфику и требует применения специальных знаний. В большинстве случаев рассматриваемых преступлений возникает потребность проведения экспертных исследований, которыми занимаются сотрудники экспертно-крими-

налистического отдела органов внутренних дел и другие экспертные органы и специалисты.

Содействие сотрудникам ГИБДД, осуществляющим розыск транспортного средства, в получении информации о владельцах транспортных средств, зарегистрированных за рубежом, о месте и дате учета (снятия с учета) транспортных средств, зарегистрированных или приобретенных за рубежом, а также об идентификационных и государственных номерных знаках транспортных средств, прибывших из-за рубежа, оказывают сотрудники Национального центрального бюро Интерпола России.

Кроме того, бюро Интерпола обеспечивает включение в банк данных соответствующих его представительств сведений о транспортных средствах, похищенных в России.

К осуществлению розыскных мероприятий в обязательном порядке привлекаются, прежде всего, подразделения патрульно-постовой службы и участковые уполномоченные полиции.

При необходимости взаимодействие может осуществляться с иными государственными органами и ведомствами, в том числе органами Государственного таможенного комитета, командованием воинских частей, органами ФСБ (при получении информации, относящейся к их компетентности), а также частными детективными охранными агентствами, которые в соответствии с Законом Российской Федерации от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации»¹ заключают с гражданами договоры о поиске утраченного ими имущества. При этом указанные агентства обязаны письменно уведомлять органы дознания, следствия, прокуратуры и суда, в производстве которых находится дело о хищении транспортного средства.

Следует отметить, что наилучшие результаты в розыске транспортных средств достигают специализированные формирования, в состав которых входят работники различных служб органов внутренних дел, прежде всего, уголовного розыска, дорожно-патрульной службы, участковые уполномоченные полиции. В настоящее время такие подразделения создаются во многих регионах России в форме оперативно-поисковых групп, специализированных отделений, межрайонных отделений, специализированных строевых подразделений, внештатных отрядов и групп. Например, в ряде крупных городов

¹ ВСНД. – 1992. – № 17, ст. 888.

сформированы межрегиональные отделы численностью до 100 человек. Они работают на постоянной основе и объединяют в своем составе инспекторов дорожно-патрульной службы, уголовного розыска и сотрудников патрульно-постовой службы. Их главная задача – борьба с кражами транспортных средств, разбойными нападениями на водителей.

Подводя итог рассмотрению вопроса о деятельности органов внутренних дел по предупреждению дорожно-транспортных правонарушений и преступлений, следует подчеркнуть, что в решении многообразных и трудоемких задач обеспечения безопасности дорожного движения важнейшая роль принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. Кроме того, обязательным и действенным средством предупреждения дорожно-транспортных правонарушений и преступлений является контроль со стороны органов внутренних дел, поскольку большинство из них прямо или косвенно связаны с грубым нарушением ПДД водителями и пешеходами.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Конвенция о дорожном движении (заключена в Вене, 8 ноября 1968 г. СССР присоединился к Конвенции в 1974 г.: Указ Президиума ВС СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938 – VIII) // СПС «Консультант-Плюс».

Конституция Российской Федерации (принята на референдуме 12 декабря 1993 г.) // Российская газета. – 1993. – 25 дек.

Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1996. – № 25, ст. 2954.

Федеральный закон от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» // Российская газета. – 1995. – 18 авг.

Федеральный закон от 15 ноября 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс».

Федеральный закон от 17 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2002. – № 52 (ч. I), ст. 5140.

Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2002. – № 18, ст. 1720.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2007. – № 7, ст. 837.

Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // Российская газета. – 2011. – 8 февр.

Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2011. – № 27, ст. 3881.

Указ Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации» (вместе с Положением о Министерстве внутренних дел Российской Федерации) // Российская газета. – 2011. – 2 марта.

Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел

Российской Федерации») // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1998. – № 25, ст. 2897.

Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. – 1993. – № 47, ст. 4531.

Постановление Правительства Российской Федерации от 17 августа 2007 г. № 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2007. – № 35, ст. 4308.

Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2011 г. № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2011. – № 50, ст. 7397.

Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1240 «О проведении технического осмотра транспортных средств городского наземного электрического транспорта» (вместе с «Правилами проведения технического осмотра транспортных средств городского наземного электрического транспорта») // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2012. – № 3, ст. 439.

Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2014. – № 44, ст. 6063.

Постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2006. – № 9, ст. 1020.

Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 41, ст. 5183.

Постановление Правительства Российской Федерации от 16 октября 2000 г. № 789 «Об утверждении Правил установления степени утраты профессиональной трудоспособности в результате несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» // Российская газета. – 2000. – 31 окт.

Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2002 г. № 930 «Об утверждении правил медицинского освиде-

тельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и оформление его результатов» // СПС «Консультант Плюс».

Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 345 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2014. – № 18 (часть IV), ст. 2188.

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // СПС «Гарант». – URL: <http://www.garant.ru>.

Приказ Минздрава России от 14 июля 2003 г. № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» // БНА. – 2003. – № 48.

Приказ МВД России от 17 января 2006 г. № 19 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений» // СПС «КонсультантПлюс».

Приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 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» // Российская газета. – 2009. – 7 июля.

Приказ МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс».

Приказ МВД России от 17 января 2006 г. № 19 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений» // СПС «КонсультантПлюс».

Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 24 апреля 2008 г. № 194н «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // СПС «КонсультантПлюс».

Приказ МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» // Российская газета. – 2009. – 16 янв.

Аванесов Г. А. Преступность и социальные сословия. Криминологические рассуждения. – М., 2010.

Аванесов Г. А. Социальные образования и преступность. Криминологические рассуждения и заметки : монография. – М., 2011.

Актуальные проблемы теории и практики : сборник очерков / под ред. В. В. Лунеева. – М. : Юрайт, 2010.

Антонян Ю. М. Роль конкретной жизненной ситуации в совершенном преступлении. – М., 1973.

Антонян Ю. М. Криминология : учебник для бакалавров. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2014. – 523 с.

Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма // Всемирная организация здравоохранения. – Женева, 2004. – URL: <http://www.un.org/>.

Гридасова Л. В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Баранул, 2005. – 25 с.

Дагель П. Проблема борьбы с преступной неосторожностью. – Владивосток, 1981.

Дмитриев С. Н. Дорожно-патрульная служба. – М. : Спарк, 2000. – 656 с.

Дмитриев С. Н. Проблемы организации дорожно-патрульной службы. – М. : Спарк, 2002. – 656 с.

Жулев В. И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. – М., 2001.

Жулев В. И., Гирько С. И. Ответственность участников дорожного движения : практическое пособие. – М., 1997.

Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : научно-практическое пособие / под ред. проф. Н. Г. Кадникова. – М. : Юриспруденция, 2010. – 192 с.

Камаев И. А. Медицинские и юридические основы профилактики дорожно-транспортного травматизма : монография. – Н. Новгород, 2013. – 158 с.

Квашис В. Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. – Владивосток, 1986. – 344 с.

Квашис В. Е. Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений. – М., 1977. – 577 с.

Кравцов А. Ю. Криминологическая характеристика и предупреждение дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2014. – 25 с.

Кравцов А. Ю., Лунеев В. В. и др. Дорожно-транспортная преступность. Закономерности, причины, социальный контроль. – СПб. : Юридический центр-Пресс, 2011. – 474 с.

Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. – М., 2003.

Лунев В. В. Курс мировой и российской криминологии : в 2-х т. Том 2. Особенная часть : учебник для вузов. – М. : Юрайт, 2014.

Маханек А. Б., Мешков В. М., Тарасова В. И. Дорожно-транспортные преступления : монография. – М., 2014. – 152 с.

Осадчий Н. В. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2008.

Предупреждение преступлений и административных правонарушений органами внутренних дел : учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям «Юриспруденция» и «Правоохранительная деятельность» / под ред. В. Я. Кикотя, С. Я. Лебедева, Н. В. Румянцева. – М. : Юнити-Дана, 2010. – 488 с.

Россия в цифрах. 2011. – М., 2011. – 581 с.

Соляной А. В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2011. – 24 с.

Танага И. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы уголовно-правового регулирования и предупреждения. – Краснодар, 2013. – 146 с.

Таюрская Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Иркутск, 2006. – 22 с.

Чипурина Е. А. Криминологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных происшествий в условиях крупного города, повлекших тяжкие последствия: на материалах г. Москвы : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2005. – 25 с.

Эминов В. Е. Причины преступности в России: криминологический и социально-психологический анализ. – М. : Норма ИНФА-М, 2011.

Информационно-справочные материалы о состоянии аварийности в Российской Федерации

В 2016 г. отмечено продолжение наблюдающейся на протяжении последних лет тенденции снижения основных показателей аварийности (числа погибших – с 2013 г, а количества ДТП и числа раненых – с 2014 г.). В истекшем году количество ДТП уменьшилось на 5,6 % (173694), число погибших – на 12,1 % (20308) и раненых – на 4,3 % (221 140). В абсолютных значениях количество ДТП уменьшилось на 10 306, число погибших – на 2 806 и раненых – на 10 057 человек.

Вместе с тем, наблюдается рост числа погибших в 15 субъектах Российской Федерации – в республиках Крым (+10,2 %, 378), Ингушетия (+9,9 %, 78), Северная Осетия (+5,9 %, 126), Камчатском крае (+23,2 %, 69), г. Севастополе (+55,1 %, 76), Белгородской (+2,4 %, 212), Липецкой (+3,3 %, 219), Архангельской (+8,1 %, 147), Калининградской (+0,6 %, 169), Мурманской (+8,9 %, 61), Ростовской (+5,3 %, 712), Пензенской (+2,6 %, 239), Самарской (+0,2 %, 431), Тюменской (+15,8 %, 264) и Магаданской (+3,3 %, 31) областях.

Рост всех трех основных показателей аварийности зарегистрирован в республиках Крым, Ингушетия, Северная Осетия, Белгородской, Калининградской, Мурманской и Магаданской областях.

В столицах (административных центрах) субъектов Российской Федерации и городах федерального значения при снижении числа погибших (-10,8 %, 3090) отмечается незначительное увеличение количества ДТП (+0,5 %, 71755) и числа раненых (+1,8 %, 87150).

Отмечается рост числа погибших в таких административных центрах субъектов Российской Федерации, как Белгород (+6,7 %, 16), Воронеж (+21,2 %, 97), Липецк (+16,7 %, 42), Тула (+9,7 %, 34), Калининград (+85,7 %, 39), Великий Новгород (+30 %, 13), Краснодар (+38,9 %, 75), Волгоград (+61,8 %, 89), Астрахань (+27,8 %, 23), Грозный (+19 %, 25), Йошкар-Ола (+50 %, 12), Ижевск (+45 %, 29), Киров (+14,3 %, 32), Нижний Новгород (+27,1 %, 61), Оренбург (+35,3 %, 46), Самара (+10,6 %, 52), Саратов (+1,9 %, 54), Тюмень (+23,1 %, 48), Ханты-Мансийск (+700 %, 8), Кызыл (+7,7 %, 28), Владивосток (+33,3 %, 36), Петропавловск-Камчатский (+87,5 %, 15), Южно-Сахалинск (+28,6 %, 18) и Магадан (+28,6 %, 9).

В 2016 г. число погибших в городах Смоленск, Майкоп, Нальчик и Биробиджан осталось на уровне 2015 г.

Вместе с тем, на фоне общего снижения аварийности в больших городах, наблюдается осложнение обстановки в менее крупных населенных пунктах. Так, в райцентрах и городах районного значения при незначительном снижении количества ДТП (-2,2 %, 28359) отмечается рост числа погибших на 13,9 % (3130) и раненых на 0,4 % (33923). При этом при оформлении более чем каждого третьего, а в ряде случаев – практически каждого второго ДТП, выявляются недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети. Более половины смертельных случаев приходится на темное время суток, одной из причин этого является недостаточная освещенность дорожного полотна.

При снижении количества ДТП и числа погибших на автодорогах федерального значения вне городов и населенных пунктов на 15,7 % (16372) и на 17,1 % (4703) соответственно, на автодорогах федерального значения общего пользования в целом (включая участки в городах и населенных пунктах) отмечается увеличение количества происшествий (+0,7 %, 22878) и раненых в них (+1,9 %, 32745) при снижении числа погибших (-5,6 %, 5848).

При этом в 29 регионах число погибших на автодорогах федерального значения растет. Наибольшее число погибших при одновременном росте данного показателя было зафиксировано в Республике Дагестан (+9,1 %, 204), Ставропольском крае (+19 %, 182), Ростовской (+34,5 %, 187), Воронежской (+4 %, 155), Тульской (+3,2 %, 128), Самарской (+78,8 %, 118) и Нижегородской (+4,5 %, 115) областях. Также число погибших на таких автодорогах увеличилось в республиках Карелия, Северная Осетия, Калмыкия, Марий Эл, Кабардино-Балкарской Республике, г. Москве, Белгородской, Курской, Липецкой, Орловской, Ярославской, Архангельской, Вологодской, Мурманской, Волгоградской, Кировской, Свердловской, Тюменской, Кемеровской, Магаданской областях и Ханты-Мансийском автономном округе.

Отмечается обострение ситуации, выражающееся в росте более чем в полтора раза показателей аварийности, на участках федеральных автодорог общего пользования, проходящих через территории городов и населенных пунктов, где происходит почти треть (29,5 %) всех происшествий на автодорогах федерального значения и фиксируется каждый пятый (20,1 %) смертельный случай. В 51 регионе страны отмечается увеличение количества ДТП на этих участках на 73,4 % (6 759), погибших – на 71,9 % (1 210) и раненых – на 75,1 %

(8 929), при этом наиболее неблагоприятная ситуация сложилась в Кабардино-Балкарской Республике (+50 %, 30), Краснодарском (+249,1 %, 192), Ставропольском (+82,6 %, 42) краях, Калужской (+133,3 %, 28), Смоленской (+342,9 %, 31), Тверской (+145,5 %, 27), Ленинградской (+200 %, 42) и Иркутской (+182,6 %, 65) областях, где зарегистрировано наибольшее число погибших при одновременном росте их числа.

Сходная ситуация складывается на автодорогах регионального и межмуниципального значения: при снижении количества ДТП (-11,5 %, 23492), числа погибших (-16,5 %, 5472) и раненых (-9,2 %, 34284) на участках вне городов и населенных пунктов, в целом (включая участки в городах и населенных пунктах) возросло количество происшествий (+5,1 %, 33029) и раненых (+6,6 %, 46873) при незначительном снижении числа погибших (-0,7 %, 7279).

Рост числа погибших на региональных и межмуниципальных дорогах зарегистрирован в 32 субъектах. Наиболее сложное положение сложилось в ряде регионов, где на фоне роста количества погибших, их общее количество превышает среднероссийский показатель: республики Крым (+81,2 %, 279), Татарстан (+65,6 %, 207), Башкортостан (+40,9 %, 279), Красноярский (+33,6 %, 143), Краснодарский (+4,8 %, 483) края, Ростовская (+20,7 %, 292), Владимирская (+22,1 %, 116), Ленинградская (+2,4 %, 215), Оренбургская (+42,6 %, 134), Самарская (+10,8 %, 184) и Саратовская (+20,4 %, 112) области.

Наиболее неблагоприятное положение складывается на участках региональных и межмуниципальных дорог, проходящих через населенные пункты, где совершается почти треть (30,1 %) от всех ДТП на данных дорогах и происходит более четверти случаев гибели людей (25,8 %). Количество происшествий на данных участках за 2016 г. увеличилось почти в два раза (+98,6 %, 9932), число погибших – на 128,9 % (1 879), а раненых – на 104 % (13 172). При этом рост количества ДТП зафиксирован в 71 субъекте Российской Федерации, более чем в половине (46) – свыше, чем в два раза.

Наибольшее количество ДТП приходится на субботы (27 496, -5 %), пятницы (26 924, -5,3 %) и понедельники (24 499, -4,4 %). Наибольшее число людей погибает в происшествиях, совершенных в субботы (3 593, -13,2 %), воскресенья (3 385, -14,2 %) и пятницы (3 030, -10,8 %).

С нарушениями со стороны водителей связано 86,9 % всех ДТП. В 150860 (-4,5 %) происшествиях погибли 16933 (-10,9 %) и ранены 200 622 (-3,5 %) человек. Одновременно 9,7 % происшествий и 23,9 %

смертельных случаев связаны с управлением транспортными средствами водителями, находившимися в состоянии опьянения. Количество ДТП с участием таких водителей в 2016 г. увеличилось на 2,9 % (16 836), при этом число погибших в них увеличилось на 21,4 % (4 851), а раненых – на 1,6 % (22 915).

В подавляющем большинстве случаев (93,1 %) находящиеся в состоянии опьянения водители являлись непосредственными виновниками данных происшествий (15 669, +2,1 %).

В 2,5 % случаях (4 288, -8,6 %) участвовавшие в ДТП водители, имели признаки опьянения, но отказались от прохождения медосвидетельствования. В этих ДТП погибли 193 (-18,9 %) человека (что составляет 1 % всех погибших) и ранены 6 114 (-6 %) человек. В целом водители в состоянии опьянения или с его признаками участвовали в совершении каждого восьмого (12,1 %) ДТП, каждого четвертого (24,8 %) со смертельным случаем. Увеличилось как общее количество таких происшествий (+0,3 %, 21 093), так и погибших (+19,1 %, 5 038), при этом число раненых уменьшилось на 0,1 % (28 984). При этом увеличение количества ДТП отмечается почти в каждом втором субъекте – в республиках Коми (+5,4 %, 215), Башкортостан (+18,9 %, 504), Крым (+53,1 %, 294), Ингушетия (+8,7 %, 25), Мордовия (+0,6 %, 163), Бурятия (+17,4 %, 196), Кабардино-Балкарской (+7,9 %, 41), Чеченской (+42,9 %, 20), Удмуртской (+37,8 %, 237) республиках, Краснодарском (+30,9 %, 919), Ставропольском (+10,6 %, 323), Пермском (+13,8 %, 485), Забайкальском (+12,3 %, 364), Приморском (+0,2 %, 433), Хабаровском (+14,2 %, 297), Камчатском (+10,9 %, 102) краях, городах Санкт-Петербурге (+7,2 %, 252) и Севастополе (+40,8 %, 69), Белгородской (+2,4 %, 170), Московской (+1,5 %, 765), Смоленской (+24,2 %, 149), Тверской (+2,5 %, 290), Ярославской (+4,9 %, 321), Вологодской (+0,6 %, 175), Ленинградской (+28,6 %, 373), Мурманской (+3,9 %, 79), Калининградской (+36,8 %, 104), Волгоградской (+7,5 %, 216), Ростовской (+6,1 %, 384), Кировской (+1,4 %, 216), Оренбургской (+3,9 %, 319), Пензенской (+6,2 %, 324), Самарской (+10 %, 297), Саратовской (+8,8 %, 394), Тюменской, (+2,9 %, 248), Иркутской (+20,9 %, 543), Новосибирской (+19,4 %, 376), Омской (+18,9 %, 308), Томской (+25 %, 155), Магаданской (+15,8 %, 66), Сахалинской (+53,4 %, 204) и Еврейской автономной (+2,9 %, 35) областях. На уровне прошлого года зарегистрировано количество таких ДТП в Республике Адыгея (89) и Ненецком автономном округе (7).

В некоторых регионах доля таких происшествий существенно выше среднего. Так, более 18 % всех ДТП совершено с участием пьяных и отказавшихся от освидетельствования водителями в республиках Коми, Хакасия, Камчатском крае, Амурской и Псковской областях, Ненецком автономном округе, более 20 % всех ДТП – в Республике Алтай и Магаданской области, более 25 % – в Республике Тыва, Забайкальском крае и Сахалинской области.

Более трети смертельных случаев приходится на ДТП, совершенные при участии таких водителей в республиках Адыгея, Коми, Мордовия, Хакасия, Саха (Якутия), Красноярском, Камчатском краях, Орловской, Костромской, Псковской, Курганской, Иркутской, Сахалинской областях, Ямало-Ненецком автономном округе, почти половина (от 45 % и выше) – в республиках Алтай, Тыва, Забайкальском крае и Амурской области, а в Магаданской области и Ненецком автономном округе – 67,7 % и 75 % соответственно.

С выездом на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, связано каждое девятое (11 %) из всех ДТП, связанных с нарушениями со стороны водителей и практически каждая третья (31,8 %) смерть. Увеличилось количество таких происшествий на 24,3 % (16 641), число погибших на 9,1 % (5 378) и раненых – на 25 % (30 661). 13,1 % таких ДТП (2 180, -10 %) совершено при обгоне, 7,5 % (1 247, +95,8 %) – в местах, где выезд на полосу встречного движения запрещен, 3,9 % – при развороте, повороте налево и объезде препятствия (645, -16,1 %).

Увеличилось количество ДТП, связанных с нарушением правил расположения транспортных средств (ТС) на проезжей части (+8,1 %, 12 604), их доля составляет 8,4 %, несоблюдением условий, разрешающих движение задним ходом (+1,8 %, 4 311), доля 2,9 %, с неправильным выбором дистанции - 9,9 % ДТП (+0,2 %, 15 009), а также нарушением правил остановки и стоянки (+4,7 %, 267), разворотом в местах, где это запрещено (+24,2 %, 164), нередоставление преимущества ТС со специальными цветографическими схемами и одновременно включенными маячками синего цвета и специальными звуковыми сигналами (+18,5 %, 96), нарушением правил при круговом движении (+19,3 %, 68).

Отмечается снижение количества происшествий по ряду основных причин. Так, 18 % происшествий связано с несоблюдением очередности проезда перекрестков, количество таких ДТП снизилось на 4,6 % (27 110). С нарушениями правил проезда пешеходного перехо-

да связано около десятой части (9,6 %) происшествий (14 526, -6,9 %). С несоответствием скорости условиям движения (наличием недостатков транспортно-эксплуатационного состояния, оказывающих на режим движения факторов, неблагоприятными погодными условиями) связано 9,2 % происшествий, их количество снизилось на 23,6 % (13 850). Доля ДТП, связанных с несоблюдением требований сигнала светофора, составляет 2,4 % (3 664, -11,7 %), с превышением установленной скорости движения – 2,9 % (4 450, -26 %), с нарушениями правил перестроения – 2,5 % (3 816, -6,7 %) и требований дорожных знаков – 0,7 % (1 089, -20 %).

Сократилось на 8,6 % (52 001) количество наездов на пешеходов, а также на 17,2 % (5 786) и на 7,4 % (48 452) соответственно погибших и раненых в таких происшествиях. Вместе с тем, в 16 регионах по-прежнему отмечается рост числа погибших в таких происшествиях, в том числе более чем на 10 % – в республиках Северная Осетия, Саха (Якутия), Удмуртской Республике, Архангельской области и Ханты-Мансийском автономном округе, более чем на 20 % – в Республике Ингушетия, г. Севастополе, Мурманской области, а в Магаданской области – на 50 %. На уровне прошлого года зарегистрировано число погибших в таких ДТП на территории Республики Калмыкия, Камчатского края и Еврейской автономной области.

Более трети (35,6 %) таких ДТП совершено на пешеходных переходах, их количество снизилось на 6,5 % (18 498), а число погибших и раненых в таких происшествиях – на 17 % (1 024) и 5,5 % (18 498).

Тем не менее в 21 регионе отмечается увеличение числа погибших при наездах на пешеходных переходах, в том числе на треть и более – в Республике Адыгея, Брянской и Калининградской областях, более чем в полтора раза – в Республике Северная

Осетия, Астраханской и Волгоградской областях, а в республике Калмыкия, Камчатском крае и г. Севастополе – в два раза и более. На уровне прошлого года зарегистрировано число погибших при данных обстоятельствах в 8 регионах (Республика Башкортостан, Кабардино-Балкарская, Чеченская республики, Костромская, Тамбовская, Ярославская, Пензенская и Курганская области).

Вне пешеходных переходов число наездов также сокращается.

Зарегистрировано 33 503 (-9,7 %) ДТП, где погибли 4 762 (-17,3 %) и ранены 29 954 (8,5 %) человека. Вместе с тем, если на данные обстоятельства приходится менее двух третей всех наездов (64,4 %), при них происходит 82,3 % всех случаев гибели пешеходов.

При том, что на темное время суток приходится 41,7 % наездов на пешеходов (21 665, -13,8 %), на эти происшествия приходится более двух третей (68,3 %) смертельных случаев (3 953, -20,3 %). Если при наездах, происходящих в светлое время, смертельные травмы получает лишь один из 17 подвергшихся наездам пешеходов (значение показателя тяжести последствий (ТП) – 5,8), то при наездах в темное время суток – один из шести (ТП – 17,3).

Наиболее тяжкими являются наезды, совершенные на автодорогах вне городов и населенных пунктов. Если в городах и населенных пунктах гибнет в среднем один из 13 подвергшихся наездам пешеходов (ТП – 7,7), то на загородных дорогах смертельные травмы пешеходы получают в 4-х случаях из 10 (ТП – 39,1). При том, что на автодороги вне городов и населенных пунктов приходится менее десятой части (9,2 %) всех происшествий данного вида (4933, -28,1 %), то доля погибших в этих ДТП составляет более трети (34,4 %) от общего числа погибших пешеходов (2 042, -29,4 %).

Распределение наездов на пешеходов по дням недели несколько отличается от распределения общего количества ДТП. Если максимум таких ДТП совершается в пятницы (8 602, -6,8 %), то в выходные дни их количество существенно меньше, чем в рабочие (субботы – 7 288 (-6,7 %), воскресенья – 6 014 (-7,9 %) против 7 659 (-6,7 %) – в понедельники, 7494 (-9,8 %) – во вторники, 7441 (-10,9 %) – в среды и 7503 (-11,1 %) – в четверги).

На фоне общего снижения аварийности обостряется обстановка с безопасностью при осуществлении перевозочной деятельности. Рост количества происшествий, связанных с нарушениями, допущенными водителями транспорта, находящегося в собственности юридических лиц, составил 11,4 % (12621), в которых погибли 1244 (-3,7 %) и ранены 17230 (+11,2 %) человек. Отмечается значительный рост числа случаев, когда водители транспорта предприятий и организаций при совершении происшествий находились в состоянии опьянения, в 407 (+20,4 %) таких ДТП погибли 125 (+34,4 %) и ранены 564 (+11,7 %) человека.

Отмечается рост количества происшествий из-за нарушений, совершенных водителями автобусов (+6 %, 5294), при этом основная часть из них (68,5 %) приходится на водителей, имеющих лицензию на осуществление перевозочной деятельности (3624, +9,1 %).

Особую обеспокоенность вызывает увеличение числа фактов совершения ДТП водителями автобусов в состоянии опьянения (+34,6 %, 5294).

70). Наибольшее количество таких фактов имело место в Иркутской области (7, +133,3 %), при этом в этих ДТП погибли 4 (+300 %) и ранены 36 (+176,9 %) человек и в Красноярском крае (4, +100 %), где ранено 20 (+400 %) человек.

Количество ДТП, связанных с нарушениями, допущенными водителями грузового транспорта, в 2016 г. зарегистрировано на уровне прошлого 2015 г. (11091), в них погибли 1737 (-1,8 %) и ранены 14174 (+0,9 %) человека. Более двух третей (69,8 %) из этих ДТП совершено водителями грузового транспорта, находящегося в собственности физических лиц, при незначительном снижении количества таких ДТП (-0,2 %, 7746) число погибших в них возросло (+0,3 %, 1204).

Отмечается увеличение количества ДТП, совершенных пьяными водителями грузовых автомобилей – в 458 (+7 %) происшествиях погибли 139 (+3,7 %) и ранены 598 (+2,6 %) человек. Эти происшествия отличаются особой тяжестью последствий - смертельные травмы получил почти каждый пятый из пострадавших. Более трех четвертей (76,9 %) таких ДТП совершены пьяными водителями грузового транспорта, находящегося в собственности физических лиц, при этом увеличилось как количество таких ДТП (+1,4 %, 352), так и число погибших (+5 %, 105) в них.

Увеличилось и количество происшествий, совершенных водителями легковых автомобилей, осуществляющих перевозки в качестве «легкового такси» и имеющими разрешения на перевозочную деятельность. В 1585 (+18,2 %) таких ДТП, погибли 105 (+1 %) и ранены 2059 (+17,6 %) человек.

С участием мототранспортных средств совершено 7,4 % от общего количества ДТП (12847, -17,7 %). Доля числа погибших в таких происшествиях составила 6,5 % (1319, -20,6 %), почти две трети (63,6 %) из них связаны с нарушениями, допущенными водителями. В результате 8175 (-18,5 %) таких происшествий погиб 951 (-21,5 %) и ранены 8819 (-18,6 %) человек. Данные ДТП составляют 5,4 % от всех происшествий, совершенных по вине водителей.

Более половины (61,8 %) от общего числа ДТП с участием мототранспорта составляют происшествия с участием мотоциклов (-15,5 %, 7950). Более половины из них (59,1 %), связаны с нарушениями со стороны их водителей, зарегистрировано 4699 (-16,2 %) таких ДТП, погибших 607 (-24,4 %) и раненых 5137 (-15,3 %) человек. Наибольшее число людей погибло в подобных происшествиях в г. Москве (25, -43,2 %) и Московской области (31, -27,9 %). Кроме того, значи-

тельное число погибших при его одновременном росте отмечается в Забайкальском крае (11, +22,2 %), Нижегородской (17, +6,2 %), Владимирской (14, +16,7 %) и Волгоградской (12, +20 %) областях.

Более четверти (26,7 %) совершивших ДТП водителей мотоциклов находились в состоянии опьянения, с данным нарушением связан почти каждый второй (46,6 %) смертельный случай в происшествиях по вине водителей мотоциклов. При этом отмечается увеличение как количества таких ДТП (+4,9 %, 1 254), так и числа погибших в них (+21,5 %, 283). В некоторых регионах подавляющее большинство смертельных случаев в таких ДТП связано с нахождением водителей мотоциклов в состоянии опьянения, например, во Владимирской области из 14 случаев 10 (+100 %), в Удмуртской Республике из 8 случаев 7 (АППГ – 0), в Саратовской области из 9 случаев 7 (+600 %), в Забайкальском крае из 11 случаев 10 (+100 %).

С участием мототранспортных средств, отнесенных к мопедам, совершено 3 843 (-26,4 %) происшествия, из которых более двух третей (68,2 %) связаны с нарушениями со стороны их водителей. В 2619 (-27,4 %) таких ДТП погибли 206 (-22 %) и ранен 2 771 (-28,7 %) человек.

Продолжается увеличение количества происшествий, совершенных по вине водителей, не являющихся гражданами Российской Федерации. В 2016 г. ими совершено 8 626 (+14,7 %) ДТП, в которых погибли 1 342 (+7,9 %) и ранены 12 019 (+13 %) человек. В среднем по стране доля таких ДТП от всех, имевших место по вине водителей, составляет 5,7 %, а доля числа погибших в них – 7,9 %. Вместе с тем, удельный вес водителей-иностранцев граждан, совершивших ДТП среди всех совершивших ДТП и установленных водителей составил более десятой части в Центральном федеральном округе (10,6 %) и почти десятую часть (9,1 %) в Северо-Западном федеральном округе. Наименьшее влияние оказывают такие водители в Северо-Кавказском федеральном округе (1,7 %). Почти каждый пятый из установленных водителей, виновных в совершении ДТП, не являлся гражданином Российской Федерации в г. Москве (19,5 %, 1 463 ДТП, +9,2 %), Московской области (17,7 %, 1 006 ДТП, -1,7 %) и г. Санкт-Петербурге (19,1 %, 837 ДТП, +12,3 %). В 19 субъектах Российской Федерации свыше десятой части всех погибших приходится на происшествия, совершенные такими водителями, в том числе более пятой части – в г. Санкт-Петербурге, Калужской и Орловской областях. В г. Москве

доля числа погибших в таких ДТП составляет 25 %, в Московской области – 24,9 %, а в Смоленской области – 27,4 %.

Водителями, являющимися гражданами Республики Узбекистан, совершено 901 (+17,8 %) ДТП, где погибли 106 (+16,5 %) и ранены 1255 (+16 %) человек. В наибольшей степени остро стоит ситуация с такими ДТП в Республике Татарстан (27, +3,8 %), г. Санкт-Петербурге (153, +23,4 %), Приморском крае (41, +20,6 %), г. Москве (134, +7,2 %), Ленинградской области (41, +36,7 %), Самарской (28, +55,6 %), Тверской (19, +375 %), Рязанской (18, +80 %), Калужской (18, +20 %) и Тюменской (17, +240 %) областях.

Отмечен рост количества происшествий по вине водителей, являющихся гражданами Украины: в 799 (+6,5 %) происшествиях погибли 155 (+11,5 %) и ранены 1 182 (+10,4 %) человека. Наибольшее количество таких ДТП при его одновременном росте зафиксировано в Республике Крым (73, +73,8 %), Краснодарском крае (46, +100 %), г. Санкт-Петербурге (32, +23,1 %), Московской (96, +11,6 %), Ростовской (59, +31,1 %) и Воронежской областях (32, +45,5 %).

По вине водителей – граждан Республики Таджикистан совершено 742 (+24,9 %) ДТП. Практически половина (49,9 %, или 730) из них совершена в столичных агломерациях: в г. Москве – 185 (+39,1 %), г. Санкт-Петербурге 73 (+49 %) и Ленинградской области – 18 (+12,5 %), а также Московской области – 94 (+5,6 %). Значительно число таких происшествий совершено также в Красноярском крае (28, +75 %) и Самарской области (29, +163,6 %).

Более чем в полтора раза увеличилось количество ДТП, совершенных гражданами Киргизской Республики (+55,7 %, 481), в том числе почти в два раза - в городах Москве (+92,8 %, 133) и Санкт-Петербурге (+100 %, 32). Также обострилась ситуация с такими ДТП в Хабаровском крае (+116,7 %, 13), Новосибирской области (+116,7 %, 13), Республике Татарстан (+100 %, 12) и Сахалинской области (+71,4 %, 12).

Увеличилось количество ДТП, совершенных гражданами Азербайджанской Республики (+18 %, 492). Наибольшее их число зарегистрировано в городах Москве (98, стаб.), Санкт-Петербурге (52, +20,9 %), Новосибирской (15, +400 %), Ростовской (13, +333,3 %), Тульской (13, +85,7 %) и Нижегородской (12, +140 %) областях.

Отмечается значительное снижение влияния на общее состояние аварийности с участием молодых водителей со стажем до 2-х лет. Доля ДТП по их вине составляет 7,9 % от всех происшествий, а погибших в них – 6,8 %. Количество совершенных ими происшествий

снизилось на 17,4 % (11 960), число погибших – на 25,1 % (1 154), раненых – на 16,1 % (16 953). В состоянии опьянения из них находились только 6,4 %, количество совершенных ими ДТП снизилось в полтора раза (-34 %, 767).

Каждое седьмое (13,6 %) ДТП совершено водителями-женщинами, количество таких ДТП снизилось на 3,4 % (20 484), однако, темпы снижения несколько ниже, чем для общего количества происшествий, связанных с нарушениями со стороны водителей (-4,5 %).

В истекшем году более чем каждый восьмой (12,4 %) из совершивших ДТП водителей оставлял место происшествия, участником которого он являлся. Существенно выше доля лиц, склонных к противоправным действиям, в Республике Бурятия, г. Санкт-Петербурге, Забайкальском крае, Нижегородской, Иркутской, Магаданской областях, где в 20 % ДТП водители скрывались с места их совершения. В Пермском крае, Кировской, Омской областях и Чукотском автономном округе более пятой части водителей оставляли места происшествий.

Всего водители оставляли места происшествий при 18 651 (-3,4 %) ДТП, в которых погибли 1 027 (-14,6 %) и ранены 18 850 (-2,5 %) человек. Увеличение количества таких ДТП отмечено в 34 регионах, в том числе более чем на треть - в Карачаево-Черкесской и Чеченской республиках, Республике Мордовия, Калининградской, Мурманской, Магаданской, Еврейской автономной областях и Чукотском автономном округе.

Из водителей, оставлявших место происшествия, в среднем по стране остались неустановленными 41,7 %. В 7 777 (-5,2 %) таких ДТП погибли 415 -18,9 % и ранены 7659 (-4,1 %) человек. В ряде регионов доля оставшихся не разысканными водителей из числа скрывшихся значительно выше. Так, свыше 60 % водителей не были установлены в республиках Калмыкия, Северная Осетия, Карачаево-Черкесской Республике, Пермском крае, городах Санкт-Петербурге и Севастополе, Воронежской, Волгоградской, Ленинградской, Омской областях, свыше двух третей – в Чеченской Республике, Тверской, Мурманской, Магаданской областях, а в Республике Ингушетия – 80 %.

Доля ДТП, совершенных водителями скрывшегося и оставшегося неустановленным транспорта, составила в среднем 5,2 % от всех ДТП по вине водителей. Около десятой части она составляет в Республике Бурятия, Нижегородской и Ульяновской областях, свыше 10 % – в Тверской области, свыше 12 % – в Пермском крае, г. Санкт-

Петербурге и Магаданской области, а в Омской области – почти пятую часть (18,7 %). При этом в Магаданской области количество таких ДТП увеличилось более чем в полтора раза (+72,2 %, 31), а в Тверской области – более чем в два раза (+118,3 %, 179). Также более чем на треть возросло количество таких ДТП в Республике Башкортостан, Волгоградской, Нижегородской, Новосибирской областях и Ямало-Ненецком автономном округе, более чем в полтора раза – в Республике Мордовия, Чеченской Республике и Мурманской области.

Отмечается снижение показателей детского дорожно-транспортного травматизма. Количество ДТП с пострадавшими несовершеннолетними снизилось на 1,4 % (19 269), число погибших детей – на 3,7 % (710) и раненых – на 1,5 % (20 621).

Наибольшее влияние на общее состояние детского дорожно-транспортного травматизма оказывают происшествия с детьми пассажирами, их доля составляет 45,5 %, а удельный вес погибших несовершеннолетних в них – более половины (62,1 %). При этом следует отметить увеличение доли погибших этой категории несовершеннолетних участников дорожного движения – в 2015 г. дети-пассажиры составляли 58 % среди погибших детей.

Доля ДТП с детьми-пешеходами несколько ниже и составляет 43,6 %, а погибшие в них несовершеннолетние – 30,3 %. Доли ДТП с пострадавшими детьми-велосипедистами и несовершеннолетними водителями мототранспорта составляет соответственно 8,2 % и 2,5 %, а доли числа погибших несовершеннолетних этих категорий участников – 4,2 % и 1,7 % соответственно.

При этом количество ДТП с детьми-пассажирами увеличилось на 1,4 % (8 763), число погибших несовершеннолетних данной категории – на 2,6 % (441), раненых – на 1,6 % (9 987). При этом в каждом седьмом случае при ДТП с детьми-пассажирами до 12 лет (15,6 %) при оформлении происшествий выявлены нарушения правил перевозки детей (1 028, -3,3 %), данное обстоятельство сопровождало гибели более чем каждого четвертого (26,6 %) ребенка-пассажира до 12 лет, количество таких фактов возросло (+32,3 %, 82).

Количество ДТП с детьми-пешеходами (-2,3 %, 8 399), а также погибших (-6,9 %, 215) и раненых (-2,8 %, 8 421) в таких происшествиях несколько снизилось. Более трети (38 %) наездов на детей совершено на пешеходных переходах, при этом отмечен рост числа погибших при данных обстоятельствах несовершеннолетних (+3,6 %, 57) при незначительном снижении общего количества таких ДТП (-1,4 %, 82).

3 190). При снижении фактов наездов на детей на нерегулируемых пешеходных переходах, расположенных на участках улиц и дорог, проходящих вдоль территории школ и иных детских организаций (-13,9 %, 87), увеличилось количество наездов на детей, совершенных на регулируемых пешеходных переходах, расположенных на таких участках (+12 %, 28).

При значительном снижении происшествий с пострадавшими несовершеннолетними водителями мототранспорта (-25,7 %, 489) и числа погибших в таких ДТП (-57,1 %, 6) отмечается рост количества ДТП с пострадавшими детьми-велосипедистами (+1,3 %, 1 583).

Почти в половине регионов (36) отмечается рост числа погибших детей и подростков – республики Карелия (+100 %, 2), Крым (+36,4 %, 15), Ингушетия (+83,3 %, 11), Марий Эл (+150 %, 5), Тыва (+20 %, 6), Саха (Якутия) (+60 %, 8), Удмуртская (+75 %, 7), Чеченская (+26,7 %, 19) республики, Пермский (+55,6 %, 14), Забайкальский (+100 %, 10), Красноярский (+11,8 %, 19), Приморский (+33,3 %, 8) края, г. Севастополь (+300 %, 4), Белгородская (+16,7 %, 7), Владимирская (+71,4 %, 12), Воронежская (+20 %, 18), Ивановская (+50 %, 3), Орловская (+50 %, 3), Рязанская (+25 %, 10), Смоленская (+250 %, 7), Тульская (+100 %, 16), Ярославская (+50 %, 12), Архангельская (+200 %, 6), Калининградская (+16,7 %, 7), Нижегородская (+66,7 %, 15), Самарская (+20 %, 12), Саратовская (+13,5 %, 17), Ульяновская (+80 %, 9), Курганская (+40 %, 7), Свердловская (+50 %, 24), Тюменская (+60 %, 8), Новосибирская (+87,5 %, 15), Омская (+14,3 %, 8), Томская (+150 %, 5), Сахалинская (+25 %, 5) области и Ханты-Мансийский автономный округ (+175 %, 11).

Еще в 10 регионах число погибших детей зарегистрировано на уровне 2015 года (республики Адыгея, Татарстан, Бурятия, Хакасия, Камчатский край, Калужская, Тамбовская, Псковская, Оренбургская и Еврейская автономная области). Не зарегистрировано случаев гибели детей в ДТП в Республике Алтай, Магаданской области, Ненецком и Чукотском автономных округах.

Более чем в два раза увеличилось количество случаев, когда при оформлении ДТП, а также в ходе административного расследования или следствия по данным фактам было установлено наличие технических неисправностей транспортных средств. В 5 394 (+111,3 %) таких происшествиях погибли 978 (+81,8 %) и ранены 8052 (+114,9 %) человека. Вместе с тем, доля этих ДТП в общем массиве невелика и составляет 3,1 %, доля числа погибших несколько выше (4,8 %). Тя-

жесть последствий составляет порядка 11 погибших на 100 пострадавших.

Наиболее распространенные неисправности транспортных средств, установленные в ходе административного расследования или следствия по фактам совершенных ДТП:

- на одну ось транспортного средства установлены шины различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора;
- на ТС одновременно установлены ошипованные и неошипованные шины;
- износ рисунка протектора шины;
- наличие конструктивных изменений по сравнению с серийным ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах;
- неисправность внешних световых приборов;
- коэффициент светопропускания стекол менее нормативного;
- разрыв колеса;
- неисправность рабочей тормозной системы;
- отсутствуют предусмотренные конструкцией транспортного средства ремни безопасности и (или) подголовники сидений;
- шины не соответствуют модели ТС;
- отсоединение колес;
- неисправность рулевого управления;
- неисправность электрооборудования;
- ремни безопасности неработоспособны или имеют видимые надрывы;
- неисправность цепного устройства;
- неудовлетворительное состояние светоотражающих элементов;
- технические параметры, указанные на наружной поверхности газовых баллонов автомобилей и автобусов, оснащенных газовой системой питания, не соответствуют данным технического паспорта;
- отсутствуют даты последнего и планируемого освидетельствования;
- неисправность стеклоочистительного оборудования;
- неисправность тормозной системы прицепа.

В 29,6 % случаях выявлялись такие недостатки технического состояния, как установка на одной оси шин различных размеров, конструкций, моделей, с разными рисунками протектора и т. д., причем количество таких фактов увеличилось с 69 в 2015 г. до 1 595 в 2016 г.

Также часто (11,5 %) выявляется такая неисправность, как износ рисунка протектора (619, +112,7 %). В каждом седьмом (13,4 %) из вышеприведенных случаев выявлены конструктивные изменения по сравнению с серийными транспортными средствами, сведения о которых отсутствовали в регистрационных документах (725, +489,4 %). Случаи неисправности внешних световых приборов составляют 8,2 % вышеуказанных происшествий (444, +67,5 %), факты наличия стекол с коэффициентом светопропускания ниже нормативного составляют 7,8 (422, +148,2 %), разрывы колес – 3,4 % (184, +90 %), неисправности рабочей тормозной системы – 3,3 % (178, +23,6 %), и отсоединение колес – 2,1 % (114, +4,6 %).

Наиболее тяжелыми последствиями сопровождаются ДТП, связанные с разрывами колес и неисправностью электрооборудования (смертельные травмы получила почти пятая часть пострадавших), неисправностью сцепного устройства (погибла почти четверть пострадавших), неисправностью тормозной системы прицепа (смертельные травмы получили более четверти пострадавших), неудовлетворительным состоянием светоотражающих элементов (погибла почти треть из пострадавших).

Недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети и элементов ее обустройства выявлены при оформлении 71 550 (+13,4 %) ДТП, что составляет 41,2 % от всех происшествий, с ними связано 38,6 % всех смертельных случаев (7 845, -2,1 %). Вместе с тем, при общем увеличении влияния дорожного фактора на состояние аварийности, в отдельных регионах оно снизилось. Так, в Республике Крым при увеличении общего количества ДТП на 17,1 % число фактов документирования недостатков транспортно-эксплуатационного состояния сократилось на 27,2 %, в Томской области при росте количества ДТП на 2,6 % снижение количества ДТП с зафиксированными неудовлетворительными дорожными условиями составило 1,8 %.

В наименьшей степени подвержены влиянию на аварийность недостатков транспортно-эксплуатационного состояния участки федеральных автодорог вне городов и населенных пунктов, где они выявлены при оформлении только 13,2 % происшествий (2 163, -4,8 %).

На региональных и межмуниципальных автодорогах влияние дорожного фактора более чем в два раза выше. Недостатки транспортно-эксплуатационного состояния выявлены при каждом третьем (33,2 %)

происшествиях (7 807 ДТП, -2,7 %). Доля таких ДТП на местных автодорогах составляет 35,4 %, на прочих автодорогах – 40,6 %.

Таким образом, доля ДТП, совершению которых сопутствовали ненадлежащие дорожные условия, обратно пропорциональна статусу автодороги.

Значительно сложнее положение дел в городах и населенных пунктах. Так, в столицах субъектов Российской Федерации и городах федерального значения недостатки транспортно-эксплуатационного состояния выявлены при оформлении почти половины (47,5 %) происшествий (34 084, +29,2 %) и установлены более чем в половине (54,1 %) случаев гибели людей (1 673, +9,8 %).

В городах республиканского, краевого, областного значения с вышеуказанными обстоятельствами связаны 51,5 % ДТП (9 294, +3 %) и 59 % смертельных случаев (704, +2,8 %).

Также около половины происшествий (44,6 %) и фактов гибели людей (49,5 %) связано с недостатками улиц и дорог в райцентрах и городах районного значения, количество таких фактов также возросло (+7,9 %, 12651 и +15,2 %, 1550 соответственно).

Из всех выявленных недостатков транспортно-эксплуатационного состояния более половины (53,1 %) составляют случаи отсутствия либо плохой различимости горизонтальной дорожной разметки (37975, +1,2 %); пятую часть (20,3 % и 19,3 %) – недостатки зимнего содержания (14542, +65,5 %) и отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (13843, +80 %). Такие недостатки, как неправильное применение и плохая видимость дорожных знаков (6259, +71,1 %), а также отсутствие пешеходных ограждений в необходимых местах (5826, +50,6 %) составляют 8,7 % и 8,1 % соответственно; с дефектами покрытия связано 5,5 % из рассматриваемых происшествий (3 937, +8,8 %). 8 % от общего числа выявленных недостатков транспортно-эксплуатационного состояния представляют факты отсутствия, недостаточности или неисправности освещения, 4,7 % - отсутствия тротуаров и пешеходных дорожек (+44,4 %, 3 336), что почти в полтора раза больше, чем в 2015 г.

Наиболее тяжелыми последствиями характеризуются происшествия, связанные с отсутствием тротуаров и пешеходных дорожек (погиб каждый восьмой из пострадавших), неудовлетворительным состоянием обочин и несоответствие дорожных ограждений предъявляемым требованиям (каждый седьмой), при отсутствующем, недостаточном или неисправном освещении смертельные травмы получа-

ет каждый шестой из пострадавших участников ДТП, а при отсутствии направляющих устройств и световозвращающих элементов на них – каждый пятый.

При этом следует отметить практически двукратное снижение выявляемости на местах ДТП низких сцепных качеств покрытия (-49,1 %, 834).

Отмечается снижение количества ДТП с особо тяжкими последствиями, к которым относятся происшествия, в каждом из которых погибли 5 и более или пострадали (погибли и получили ранения) 10 и более человек. Всего зарегистрировано 193 (-15,4 %) таких происшествия, в которых погибли 469 (-24,7 %) и получили ранения 1 730 (-17,5 %) человек.

При общем снижении количества ДТП с особо тяжкими последствиями, наиболее значительное их количество при одновременном росте числа таких фактов имело место в Республике Дагестан, где в 10 (+150 %) происшествиях погибли 47 (+176, 5 %) и ранены 87 (+234,6 %) человек, Нижегородской области – в 9 (+28,6 %) ДТП погибли 15 (+66,7 %) и ранены 107 (-6,15 %) человек. Также обострилась обстановка в Республике Татарстан (7 ДТП, +250 %, 28 погибших, +115,4 %, 29 раненых), Оренбургской области (7 ДТП, +133,3 %, 13 погибших, +8,3 %, 58 раненых, +427,3 %).

В основной своей массе ДТП с особо тяжкими последствиями являются столкновения транспортных средств (79,8 % всех таких ДТП и 88,5 % погибших в них). Всего зарегистрировано 154 (-15,8 %) столкновений, повлекших особо тяжкие последствия, где погибли 415 (-25,4 %) и ранены 1262 (-16,8 %) человек. Было совершено 11 (+175 %) наездов на препятствия, что составляет 5,7 % происшествий с особо тяжкими последствиями, в них погибли 22 (+69,2 %) и ранены 93 (+24 %) человека.

Более чем в половине случаев (57 %) на местах совершения ДТП с особо тяжкими последствиями выявлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети и элементов ее обустройства, при которых погибли 350 (-18,8 %) человек и 869 (-31,1 %) получили ранения. Практически каждое пятое (19,7 %) такое ДТП также было связано с наличием каких-либо технических неисправностей транспортных средств. Количество таких фактов возросло более чем в два раза – зарегистрировано 38 (+111,1 %) происшествий, в которых погибли 70 (+84,2 %) и ранены 410 (+154,7 %) человек.

Более чем в половине случаев (58 %) в ДТП с особо тяжкими последствиями участвовали автобусы, в 112 (-13,8 %) происшествиях погибли 114 (-43,8 %) и ранены 1411 (-18,6 %) человек. При этом более чем в половине этих случаев (54 % от всех ДТП с особо тяжкими последствиями с участием автобусов или в 31,6 % всех ДТП с особо тяжкими последствиями) эти происшествия были связаны с нарушениями, допущенными самими водителями автобусов. В результате 61 (-12,9 %) такого ДТП погибли 59 (-53,5 %) и ранены 754 (24,1 %) человека.

Снизилось количество ДТП, совершенных на железнодорожных переездах: было зарегистрировано 206 (-25,4 %) ДТП, в которых погибли 58 (-35,6 %) и ранены 257 (-30,7 %) человек. Наибольшее число людей погибло в таких происшествиях на территории Забайкальского края (6, +20 %), Калининградской (4) и Свердловской (4) областей.

В два с половиной раза увеличилось количество ДТП, при которых были выявлены факты несоответствия железнодорожных переездов предъявляемым требованиям, зарегистрировано 48 (+152,6 %) таких ДТП, в которых погибли 9 (+50 %) и ранен 71 (+73,2 %) человек.

Уменьшилось количество ДТП без пострадавших. В течение 2016 г. сотрудниками Госавтоинспекции зарегистрировано более 2,53 млн (-7,8 %) таких происшествий.

Страунинг Юлия Анатольевна,
кандидат юридических наук;
Шмарион Полина Вячеславовна,
кандидат юридических наук

**Предупреждение органами внутренних дел
дорожно-транспортных преступлений и административных
правонарушений**

Учебное пособие

Редактор *Чеботарева С. О.*
Компьютерная верстка *Руденской И. В., Табуновой Е. А.*

Подписано в печать 28.05.2018 г.	Формат 60×84 1/16	Тираж 197 экз.
Заказ № 954	Цена договорная	Объем 3,5 уч.-изд. л.
		3,83 усл. печ. л.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя
117437, г. Москва, ул. Академика Волгина, д. 12