

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
Кафедра «Правоохранительная деятельность и национальная безопасность»

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.05.01. 2021. 514.ВКР

Руководитель работы,
доцент кафедры
__Сафаргалей Таминдарович
Фаткулин
_____ 2021 г.

Автор работы,
студент группы Ю–514
_ Екатерина Адександровна
Кирина
_____ 2021г.

Нормоконтролер,
канд. юрид. наук, доцент,
__Наталья Владимировна
Агаркова
_____ 2021 г.

Челябинск
2021

АННОТАЦИЯ

Кирина Е.А. Выпускная квалификационная работа «Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: теория и практика»: ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)», Ю-514, 64с., библиогр. список – 55 наим., прил.0.

Объектом работы являются общественные отношения, возникающие в связи предупреждением дорожно-транспортных преступлений.

Цель работы – изучение и анализ теоретических и практических аспектов дорожно-транспортных преступлений в целях выработки мер по их предупреждению.

В работе рассмотрена характеристика правовых норм, регламентирующих привлечение к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, определены криминологические особенности дорожно-транспортных преступлений, выявлены причины дорожно-транспортных преступлений, исследованы проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и меры по их устранению, проанализированы направления предупреждения дорожно-транспортных преступлений, а так же сформулированы предложения по разрешению данных проблем.

С учетом уровня риска гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий и ущерба, наносимого национальным интересам Российской Федерации, эффективное обеспечение безопасности дорожного движения не может быть достигнуто только в рамках деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Автотранспортное преступление является одним из наиболее распространенных видов неосторожных преступлений и характеризуется специфическими особенностями, связанными с обязательным наличием источника повышенной опасности в виде автомобиля или иного

транспортного средства, нарушением норм, предусмотренных в правилах дорожного движения, наступлением последствий, установленных в уголовном законодательстве и ролью каждого из участников в совершенном дорожно-транспортном происшествии.

В этой связи целенаправленное позитивное влияние на процесс обеспечения безопасности дорожного движения возможно только на основе комплексного профилактического воздействия на систему человек-автомобиль-дорога и устранения не только причин автотранспортных преступлений, но и обуславливающих их факторов.

Результаты работы имеют практическую значимость, содержат выводы, практические рекомендации и предложения автора по совершенствованию норм, регулирующих порядок вопросов предотвращения дорожно-транспортных преступлений и практики их применения.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
1. УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ БОРЬБЫ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕСТУПЛЕНИЯМИ: ОСНОВНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ПРОБЛЕМЫ ПРИ ПРАКТИЧЕСКОМ ПРИМЕНЕНИИ	10
1.1. Исторический аспект и характеристика правовых норм, регламентирующих привлечение к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления.....	10
1.2. Криминологические особенности дорожно-транспортных преступлений.....	21
1.3. Причины дорожно-транспортных преступлений.....	25
2. ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕМ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....	35
2.1. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и меры по их устранению.....	35
2.2. Направления предупреждения дорожно-транспортных преступлений.....	43
2.3. Проблемы предупреждения дорожно-транспортных преступлений и методы их разрешения.....	46
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	55
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	59

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выпускной квалификационной работы. В настоящее время, в условиях интенсивного развития инфраструктуры, основной составляющей которой является транспорт, одной из главных задач государства остается обеспечение безопасности дорожного движения.

В последнее время, из-за увеличения числа дорожно-транспортных происшествий, все большую значимость приобретает необходимость неукоснительного соблюдения действующего законодательства, изучение путей дальнейшего совершенствования норм уголовного закона, предусматривающих уголовную ответственность за посягательство на безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств.

Не менее важным, является и научный интерес к вопросам формирования критериев, позволяющих установить степень виновности лиц, совершивших данные преступления.

При этом немаловажной остается и криминологическая характеристика преступлений в сфере безопасности движения и ее применение для выработки мер предупреждения дорожно-транспортных преступлений.

Особая роль в регулировании безопасности дорожного движения отводится нормам уголовного законодательства.

Актуальность темы выпускной квалификационной работы подтверждается следующими статистическими данными. За 2020 год в РФ произошло 168 тыс. происшествий на дороге, при этом на высоком уровне находится показатель смертности. Статистика показывает, что Россия занимает 6 место по количеству смертей в ДТП после Египта, Мексики, США, Бразилии, Китая. По данным, приведенным в официальном отчете ГИБДД ежегодно в России умирает в среднем 19 тыс. человек в ДТП, больше 215 тыс. получают телесные повреждения различной степени и тяжести. Постепенно возрастает детская смертность и травматизм на дороге, так, за

2017 год в ДТП попали 19 581 ребенок в возрасте до 16 лет, из них 713 погибло, 21 136 ранены, в 2018 году в ДТП попали 19 930 детей в том же возрасте, из них 628 погибли, 21 718 ранены. Переходя к региональной статистике, можно отметить, что в Челябинской области за 2020 год произошло 4 278 ДТП, в которых погибло 410 человек, 5 537 ранено, тогда как в 2019 году произошло 4 635 ДТП, 370 человек погибло, 5 921 ранено¹. Представленные сведения указываются на то, что в РФ показатель дорожно-транспортных происшествий постепенно увеличивается не только на федеральном, но и на регионально уровнях. Кроме того, сложившаяся обстановка усложняется тем, что в качестве последствий выступают не только повреждение чужого имущества и причинение вреда здоровью человека, но и повышенный уровень смертности. Представленные данные указывают на необходимость постоянного совершенствования механизма реализации безопасности на дороге.

Целью данного исследования является изучение и анализ теоретических и практических аспектов дорожно-транспортных преступлений в целях выработки мер по их предупреждению.

Поставленная в начале исследования цель будет достигнута при помощи решения следующих задач:

- охарактеризовать правовые нормы, регламентирующие привлечение к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления;
- определить криминологические особенности дорожно-транспортных преступлений;
- проанализировать причины дорожно-транспортных преступлений;
- выявить проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и разработать меры по их устранению;
- определить направления предупреждения дорожно-транспортных преступлений;

¹ Показатели состояния безопасности дорожного движения ГИБДД МВД РФ // [Электронный ресурс] URL: <http://stat.gibdd.ru/>

– выявить проблемы предупреждения дорожно-транспортных преступлений и разработать методы их разрешения.

Объектом выпускной квалификационной работы являются общественные отношения, возникающие в связи предупреждением дорожно-транспортных преступлений.

Предметом выпускной квалификационной работы являются нормы действующего Уголовного закона, предусматривающие уголовную ответственность за совершение дорожно-транспортных преступлений и их криминологическая характеристика.

Теоретическую основу исследования составили фундаментальные научные труды по криминологии, социологии, общей теории права, психологии, уголовному и административному праву. Интерпретация полученного фактического материала и формулировка выводов исследования опирались на труды Г.А. Аванесова, А.И. Алексеева, Ю.М. Антоняна, Р.А. Базарова, С.В. Бородина, Н.И. Ветрова, П.С. Дагеля, А.И. Долговой, А.Э. Жалинского, С.М. Иншакова, Н.Г. Кадникова, И.И. Карпеца, М.И. Ковалева, И.Я. Козаченко, И.В. Корзуна, М.Ф. Косткжа, Ю.А. Красикова, В.Н. Кудрявцева, Н.Ф. Кузнецовой, Б.А. Куринова, В.А. Лебедева, С.Я. Лебедева, В.В. Лунеева, В.И. Майорова, С.В. Максимова, А.И. Марцева, Г.М. Миньковского, В.А. Нерсесяна, В.А. Никонова, А.И. Рарога, В.И. Ревина, С.Н. Сабанина, Р.А. Сабитова, В.П. Сальникова, М.Д. Шаргородского, А.В. Шеслера, А.М. Яковлева и других ученых.

Методологическую основу исследования составляет комплекс методов научного познания. В основу исследования положен метод диалектической логики. В процессе исследования применялись сравнительно-правовой, историко-правовой, социологический и системный методы.

Нормативной базой исследования стали Конституция Российской Федерации, уголовно-процессуальное, уголовное и административное законодательство, нормативные правовые акты федеральных органов

исполнительной власти, в том числе и ведомственные нормативные акты МВД России, затрагивающие различные аспекты предупреждения автотранспортных преступлений.

Структура выпускной квалификационной работы состоит из введения, двух глав, состоящих из шести параграфов, заключения, а так же библиографического списка.

1. УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ БОРЬБЫ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕСТУПЛЕНИЯМИ: ОСНОВНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ПРОБЛЕМЫ ПРИ ПРАКТИЧЕСКОМ ПРИМЕНЕНИИ

1.1. Исторический аспект и характеристика правовых норм, регламентирующих привлечение к уголовной ответственности за дорожно- транспортные преступления

Проблема безопасности дорожного движения является весьма актуальной и многоаспектной. На это неоднократно было обращено внимание первых лиц государства. В частности, Президент РФ Д.А. Медведев, который в своем выступлении на коллегии в МВД России отметил: «В последние года государственная деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения достигла качественно нового уровня.» При этом, в основу российской системы законодательства и организационной деятельности в рассматриваемой сфере положена Стратегия безопасности дорожного движения, которая действует в период с 2018 до 2024 года. Вместе с этим, на уровне регионов и муниципальных образований действуют отдельные нормативные акты, программы и стратегии, которые регламентируют отдельные аспекты организации безопасности на дороге.

На территории РФ регулярно осуществляются многочисленные выездные заседания правительственной комиссии, а также реализуются Международные конгрессы, а том числе, «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». С целью разработки наиболее эффективных и качественных мероприятий разнообразного уровня, направленных на устранение и нейтрализацию ключевых угроз безопасности дорожного движения, государство тщательно исследует сложившуюся ситуацию, а также формулирует тенденции обеспечения безопасности на дороге. В качестве примера можно привести

всемирную министерскую конференцию, направленную на выявление путей совершенствования системы безопасности движения на дороге, которая реализовалась на основе ООН. В рамках данного мероприятия государствами было принято и разработано множество документов и иных актов¹. Несмотря на то, что государствами как на международном, так и на национальном уровнях предпринимается множество мер, многие проблемные аспекты остались неразрешенными. Для того, чтобы провести более глубокое и полноценное исследование механизма обеспечения безопасности дорожного движения, целесообразно обратиться к ретроспективным аспектам.

Анализ исторического развития позволяет сделать вывод о том, что отдельные аспекты безопасности дорожного движения стали объектами правового регулирования с момента появления первых конных транспортных средств. Первоначально необходимость правового регулирования безопасности на дороге была связана с тем, что увеличилась интенсивность перевозок, а значит и изменился поток транспорта на дорогах².

История становления ответственности за нарушение безопасности дорожного движения тесно взаимодействует с процессом становления транспорта на территории России. Первый этап начинается с конца XVII века и связывается со становлением и зарождением системы обеспечения безопасности дорожного движения, когда начал активно распространяться гужевой (конный) транспорт. Говорить о полноценном системном подходе к формированию правового регулирования организации дорожного движения нельзя. Однако, с конца XVII века стали формироваться правовые нормы, определяющие стандарты скорости движения экипажа, очередность проезда

¹ Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве 19 сентября 1949 г., Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 "О Федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах и др.

² Войтенков Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. № 3. С. 32.

на перекресток, направление дорожных потоков. Таким образом, появилась организованность и порядок на дорожных участках, а значит закладывались основы безопасности. Алексей Михайлович еще в 1670 году вынес указание, которое наложило запрет на въезд в Кремль на лошадях гражданам с чинами ниже стольника. 3 января 1683 года был вынесен Указ царей Ивана Алексеевича и Петра Алексеевича Романовых, согласно которому накладывались первые наказания граждан за «резвую» езду. В 1718 году Петр I учреждает полицию, на которую возложены полномочия следить за порядком на дороге. Кроме того, Анна Иоанновна издала ряд Указов, касающихся дорожного движения в российской Империи, после чего несколько Указов было издано Елизаветой Петровной. В 1800 году император Павел впервые наложил запрет на езду по тротуарам. Важнейшим явлением на данном этапе является принятие Наставления старостам извозщицким и извочикам, ставшее основой Правил дорожного движения¹.

Дальнейший этап становления уголовного законодательства в сфере организации безопасности дорожного движения, характеризуется изобретением автомобиля, что в дальнейшем привело к массовому потоку транспорта на улицах. Так, в 1895 году в Санкт-Петербурге проследовал первый автомобиль, в Москве первая машина проследовала в 1898 году. В связи с этим, в 1896 году министерство путей сообщения предприняло попытку к формированию правил движения автомобилей на дорогах. На основании ст. 568 Устава путей сообщения было сформулировано Постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». Положения Постановления детально регламентировали правила технического обеспечения и эксплуатации автомобилей. Данное Постановление стало первым нормативно-правовым актом, регламентирующим правила использования машин в Империи, что стало

¹ Розин Л.М. Государственные инспекции и их место в советском государственном аппарате // История государства и права. 2016. № 7. С. 17.

основой для разработки правил уличного движения¹. Массовое появление машин сформировало необходимость поиска новых форм регулирования системы безопасности на дороге. Количественное увеличение автомобилей привело к росту дорожно-транспортных происшествий, а значит появилась потребность в правовой детализации использования транспорта. Кроме того, на дорогах Империи за короткий период появилось несколько видов транспорта, это конка, трамваи, автомобили, велосипеды, мотоциклы. Эксплуатация и правила пользования каждым из видов транспорта не регламентировались законодательством. В рамках второго этапа становления системы безопасности на дорогах были заложены основные направления развития законодательства, формировались специальные правовые акты, регламентирующие как коммерческую деятельность перевозчиков, так и устанавливающие санкции за нарушение правил дорожного движения².

Третий этап начался с 1918 года и значился в начале 30-х годов XX века. В рамках данного временного отрезка была сформирована государственная система безопасности дорожного движения. Проблемы, связанные с транспортом, остро обозначились в годы Первой мировой войны, а также в период действия Советской власти. Первым и наиболее полноценным нормативным актом в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, был Декрет Совета народных комиссаров «Правила автодвижения по городу Москве и ее окрестностям», принятый 10 июня 1920 года. Примечательно, что некоторые положения, сформированные в то время, действуют и в современных условиях. Так, в Правилах был отражен пункт, согласно которому каждая машина, двигающаяся на территории города Москва и Московской области, должна иметь два печатных номерных

¹ Шевченко П.Н. Этапы развития системы безопасности дорожного движения в Российском государстве // Вестник Московского университета МВД РФ. 2013. № 11. С. 15.

² Войтенков Е.А. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в России (исторический опыт и перспективы): дисс. ... доктора юрид. наук. Москва, 2014. С. 239.

знака. Кроме того, на водителей возлагалась обязанность содержать номера в чистоте и исправности¹. Вскоре был принят Декрет «О регистрации автомашин», согласно которому каждое транспортное средство, находящееся на территории города Москва и Московской губернии, должны быть зарегистрированы в транспортном отделе Московского совета депутатов. В том случае, если владелец не зарегистрировал транспорт, в случае обнаружения машина подлежит немедленному аресту и передаче в один из гаражей транспортного отдела совета депутатов для направления в Центральную автосекцию. Положения рассматриваемого Декрета обязывали водителей иметь при себе удостоверение экзаменационной комиссии при Транспортном отделе совета депутатов, подтверждающее право управлять машиной; удостоверение личности. Особенность новых нормативных актов заключалась в том, что они предусматривали порядок выезда за пределы города в ночное время².

В начале 30-х годов XX столетия назрела острая необходимость в формировании государственного органа, отвечающего за безопасность на дорогах. В 1935 году указанные полномочия были возложены на Народный комиссариат внутренних дел СССР. Уже 5 апреля 1936 года в составе Главного Управления Рабоче-Крестьянской милиции НКВД СССР была сформирована Государственная автомобильная инспекция (далее – ГАИ). В период с 1936 года по 1939 год на территории всего государства повсеместно организовывались подразделения ГАИ. 3 июля 1936 года было принято Постановление № 1182 «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции», которое имело фундаментальное значение в формировании и налаживании всей деятельности по безопасности дорожного движения. В соответствии с указанным нормативным актом ГАИ являлась

¹ Декрет Совета Народных Комиссаров № 251 от 10.06.1920 г. «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила). О номерных знаках» // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов. 1920. № 127.

² Декрет СНК РСФСР от 10.06.1920 г. «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» // Собрание Узаконений РСФСР. 1920. № 57. Ст. 251.

составляющей частью милиции общественной безопасности. Основная задача подразделения заключалась в охране законных прав, интересов участников дорожного движения. С момента формирования государственного органа сотрудники активно приступили к борьбе с дорожно-транспортными происшествиями, разработке технических норм по использованию автомобилей, контролю и правовому воспитанию водителей¹.

Первые систематизированные попытки установить ответственность за нарушение правил дорожного движения были предприняты в УК РСФСР 1922 года и УК РСФСР 1926 года. Так, ст. 218 УК РСФСР 1922 года предусматривал ответственность за нарушение положений и требований, установленных нормативными актами в вопросах охраны порядка, а также состояния безопасности на дороге. За рассматриваемое деяние предусматривалась ответственность с дальнейшим назначением наказания в виде штрафа или принудительных работ. В УК РСФСР 1926 года действовала ст. 75, которая определяла ответственность за нарушение требований и положений безопасности на железнодорожной дороге².

Нормы относительно уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения стали более конкретизированными в УК РСФСР 1931 года. Так, в данный нормативный акт была включена ст. 59.3а, в соответствии с которой законодатель предусматривал ответственность за нарушение правил дорожного движения в том случае, если данное нарушение было совершено сотрудниками транспортного средства и повлекло (могло повлечь) повреждение состава поезда или иного транспортного средства, а также путевых сооружений, а также угрозу жизни и здоровью людей.

¹ Постановление СНК СССР от 03.07.1936 г. «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Главного управления Рабоче-Крестьянской милиции Народного комиссариата внутренних дел Союза ССР» // Сборник законодательства СССР. 1936. № 36.

² Чистяков О.И. Отечественное законодательство X – XX вв.: Пособие для семинаров. М., 2016. Ч. II (XX в.). С. 144.

Положения законодательства того периода характеризовались наличием нормы формально-материального характера, поскольку рассматриваемое положение предусматривало возможность наступления уголовной ответственности как без последствий, так и в условиях наступления негативных последствий. Сложившийся подход является не совсем верным, поскольку противоречит общим положениям и принципам уголовного права. Так, данный состав преступления признается таковым в условиях причинения реального вреда потерпевшему. Вместе с этим, норма того временного периода становления законодательства имела еще одну специфическую черту – наличие специального субъекта преступления. Так, обычного водителя привлекать к ответственности по данной норме не представлялось возможным, поскольку положения рассматриваемой статьи распространялись на сотрудников специализированных транспортных организаций. Наличие сложившейся ситуации, на наш взгляд, приводило к нарушению одного из основополагающих принципов уголовного права – законность и виновность лица. Так, в ответственности не могли привлекаться те лица, которые нередко оказывались фактически виноватыми в дорожно-транспортном происшествии.

Дальнейший этап становления уголовного законодательства приходится на требования Уголовного Кодекса РСФСР 1960 года. Так, многие исследователи по данному направлению правового регулирования отмечали, что положения УК РСФСР 1960 года характеризовались как наиболее точные и полноценные нормы, устанавливающие не только ответственность для нарушителя, но и пределы, а также порядок уголовно-правового регулирования.

В 1970 в стране развернулась борьба с пьянством и алкоголизмом, в системе мер которой серьезное место отводилось правовому регулированию. Так, 19 июня 1972 года Указом Президиума Верховного Совета СССР «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма» были включены некоторые изменения в соответствующие нормы УК, а именно, в ст. 211.1 УК

РСФСР относительно установления ответственности за управление транспортными средствами. Обновленная редакция УК РСФСР не отражала положений и требований относительно обязанности использования мер административного взыскания за аналогичные нарушения в течение года. Кроме того, ответственность наступала по ч. 2 ст. 211.1 УК РСФСР за повторное нахождение за рулем в состоянии опьянения.

Примечательно, что советский законодатель на протяжении длительного периода времени действовал в духе репрессий, однако, начиная с 1970-х годов постепенно начала сокращаться практика применения наказаний в виде лишения свободы, вместо которой вводились различные наказания, а именно, исправительные работы, штраф или лишение права занимать чью-либо должность.

Рассматривая опыт советского законодателя, можно сделать вывод, что предпринимались постепенные шаги и действия, направленные на установление полноценного механизма уголовной ответственности за причинение вреда здоровью разной степени тяжести, а также причинение материального ущерба.

Таким образом, рассматривая ретроспективный аспект реализации мер уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения, целесообразно выделить некоторые самостоятельные выводы:

1. Потребность в регулировании безопасности на дороге уголовно-правовыми инструментами и способами была сформирована на протяжении длительного периода времени и тесно взаимосвязана с появлением и становлением транспорта как такового.

2. На ранних этапах становления российского государства были сформированы разнообразные нормы права и положения законодательства, обеспечивающие правовое регулирование разнообразных средств передвижения.

3. Сформированные в настоящее время правила дорожного движения на протяжении всего периода становления государственности соответствовали уровню развития общества, а также менялись по мере динамического изменения и становления техники, транспорта и сети дорог.

4. Действующее уголовное законодательство в области реализации безопасности дорожного движения сталкивалось с множеством негативных факторов и этапов, которые в конечном счете привели к полноценной реализации и регламентации института уголовной ответственности в рассматриваемой сфере.

5. Становления российского законодательства, а также постепенные изменения, происходящие в обществе и государстве, позволили законодателю выделить нормы, устанавливающие ответственность в области безопасности дорожного движения в самостоятельную главу УК РФ.

В современных правовых основах обеспечения безопасности дорожного движения, законодательная терминология имеет достаточно разнообразный перечень терминов, закрепляя понятие «дорожное движение», «дорожно-транспортное происшествие», «дорога» и др.¹

При анализе понятия дорожно-транспортного происшествия, закрепленного в законе, научной литературе, можно сделать вывод, что оно является более широким, нежели понятие «дорожно-транспортное преступление», которое пригодно лишь для обозначения отдельных видов транспортных происшествий, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств.²

¹Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196–ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

² Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Ученые записки крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2015. Том 1 (67). № 2. С. 101.

На данный момент УК РФ предусматривает несколько статей, регулирующих ответственность за дорожно-транспортные преступления – статьи 264, 264.1, 266, 267, 267.1 и 268 УК РФ.

В ст.264 УК РФ предусмотрена ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

в ст.264.1 УК РФ – ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию;

в ст.266 УК РФ – ответственность за некачественный ремонт транспортных средств, и выпуск их в эксплуатацию;

в ст.267 УК РФ – ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения;

в ст.267.1 УК РФ – ответственность за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств;

ст. 268 УК РФ касается нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, и рассматривает в первую очередь ответственность пассажиров и пешеходов за нарушение правил дорожного движения, или правил эксплуатации транспортного средства.

Событие, произошедшее в результате нарушения тех или иных правил, влияющих на безопасность наземного дорожного движения, в котором обязательно участвовал автотранспорт и после которого наступили серьезные вредные последствия, именуется дорожно-транспортными преступлениями т.е. деяниями, влекущими уголовное наказание.

Для квалификации ДТП, как дорожно-транспортного преступления необходимым условием является наличие прямой причинно-следственной связи между нарушениями правил дорожного движения и наступившими последствиями дорожно-транспортных преступлений, а также важно установление того, что нарушения правил дорожного движения и являлись самой причиной ДТП, которое попадает под квалификацию, как дорожно-транспортное преступление, закрепленное в уголовном законе.

Уголовная ответственность за дорожно-транспортные преступления, возникает лишь при условии наступления преступных последствий, которые указаны в ст. 264 УК РФ, и только в том случае, если эти последствия находятся в прямой причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Более полным и убедительным подтверждением нами сказанного, является проведенное рядом ученых исследование механизма дорожно-транспортного происшествия. Так, в механизме они выделяют момент возникновения опасности, включающий в себя следующие элементы:

- начало опасной ситуации, которая при отсутствии активных действий со стороны водителя перерастает в аварийную;
- момент во времени, когда водитель мог и должен был принимать необходимые меры для предотвращения опасности;
- формирование следственно-причинной связи по формуле «водитель-автомобиль-дорога-пешеход».

По мнению специалистов Всероссийского научно-исследовательского института судебных экспертиз Министерства юстиции РФ «обязанность предотвратить ДТП наступает с момента, когда водитель ее обнаружил, либо должен был и мог предотвратить ее возникновение, т.е. с момента появления опасности»¹.

Для квалификации деяния по статье 264 УК РФ, крайне важным вопросом является разграничение дорожно-транспортных преступлений на умышленные и неосторожные. Само нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств может быть совершено умышленно, однако отношение к наступившим последствиям этого нарушения всегда будет являться неосторожным. Следовательно, применительно к категории

¹Попов Е.А. К вопросу о роли автотехнической экспертизы в процессе доказывания по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. №12–7. С. 97.

транспортных преступлений более правильной представляется точка зрения, согласно которой такие преступления являются неосторожными.¹

В тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части УК РФ о преступлениях против личности.

При исследовании причин создавшейся аварийной обстановки следователем, дознавателем устанавливается, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными конкретными статьями 264 УК РФ.

Вопрос с определением причинно-следственной связи между деянием и наступившими последствиями в тех случаях, когда лицу вменялось нарушение нескольких пунктов правил дорожного движения, разрешается с учетом того, нарушение каких конкретно пунктов названных правил повлекло наступление последствий, указанных в уголовной норме, с указанием в приговоре на то, в чем конкретно выразилось это нарушение.

Установление точных обстоятельств совершенного преступления, при расследовании дорожно-транспортных преступлений представляет определенную сложность.

Выясняется ряд технических вопросов, которые требуют специальных познаний в различных областях, к ним, например, можно отнести юриспруденцию, криминалистику, медицину, психофизиологию и т.д.

Именно поэтому в ходе расследования и рассмотрения данных преступлений назначается автотехническая экспертиза. Значимость заключения автотехнической экспертизы в числе доказательств по уголовному делу сложно переоценить.

¹ Волошин Г.А. Анализ дорожно-транспортных происшествий. М.: Транспорт, 2016. С. 28.

Анализ следственной практики показывает, что в основу принятия решения о привлечении лица к уголовной ответственности по делам данной категории ложится именно заключение эксперта автотехника определяющего: имел ли водитель транспортного средства, по вине которого наступили тяжкие последствия, техническую возможность избежать ДТП или не имел.

Таким образом, на основании вышесказанного, можно сделать вывод, о том, что уголовная ответственность за дорожно-транспортное преступление наступает в том случае, когда будет установлена и доказана причинно-следственная связь между причиной и последствиями преступления, в чем большую роль играет автотехническая экспертиза, какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными конкретными статьями 264 УК РФ.

Таким образом, рассмотрев данный параграф можно сделать следующий вывод.

Дорожно-транспортное преступление следует определить как общественно опасное деяние, совершенное лицом, управляющим транспортным средством, выразившееся в каком-либо нарушении установленных Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, вследствие чего наступают последствия, указанные в диспозиции соответствующей статьи Уголовного кодекса РФ, которые и влекут наступление уголовной ответственности.

Уголовная ответственность за дорожно-транспортное преступление наступает в том случае, когда будет установлена и доказана причинно-следственная связь между причиной и последствиями преступления, в чем большую роль играет автотехническая экспертиза.

1.2. Криминологические особенности дорожно-транспортных преступлений

Субъективные факторы, а также причины возникающих ДТП, а также иных происшествий и преступлений в рассматриваемой области, которые происходят по вине пешеходов (иных участников дорожного движения), в основном те же самые, что и в отношении водителей.

Если обратиться к официальным статистическим данным, отметим, что начиная с 2016 г., наблюдается некоторое снижение количества погибших и раненых в результате совершения ДТП. Так, общее число погибших в Российской Федерации составило: в 2016 г. 16933, в 2017 г. 15691, в 2018 г. 15297, в 2019 г. 14420.

Приведем пример из судебной практики. В январе 2020 года Абинским районным судом Краснодарского края была осуждена Шапоткина К.Р., виновная в совершении преступления, предусмотренного п. «а» ч.2 ст.264 УК РФ (в ред. ФЗ от 23.04.2019г. №65-ФЗ). Шапоткина К.Р., являясь лицом, управляющим автомобилем, находясь в состоянии опьянения, нарушила Правила дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Суд установил, что в нарушение п.2.1.1 ПДД РФ, не имея водительского удостоверения, управляя технически исправным автомобилем, двигаясь по участку ФАД А-146 «Краснодар-Верхнебаканский» допустила преступную небрежность: съезд с проезжей части автомобиля в поле и его опрокидывание. В результате допущенных Шапоткиной К.Р. грубых нарушений требований Правил дорожного движения РФ, пассажиру автомобиля «<данные изъяты>», г/н № регион Р. были причинены телесные повреждения в виде травматического подкапсульного разрыва селезенки с кровоизлиянием в брюшную полость, что повлекло удаление селезенки в ходе операции от ДД.ММ.ГГГГ, а также закрытого перелома средней трети диафиза правой

бедренной кости, нижней трети диафиза правой бедренной кости, сотрясения головного мозга, ссадин на передней брюшной стенке, и влекут за собой тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни¹.

С 2017 года снижается количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями автобусов. За 2017 год произошло 5608 ДТП, в которых погибли 324 человека, в 2018 году произошло таких ДТП 5815 и 269 погибших в результате них, в 2029 году – 5535 таких ДТП и 246 человек погибло в результате них.

Дорожно-транспортным происшествиям и преступлениям способствуют различные объективные факторы (или условия), которые могут быть разделены на технические, организационно-управленческие и организационно-правовые.

Н.А. Горбачев в своих трудах отмечает, что по результатам проведенных исследований, можно сделать вывод, что «с плохим состоянием дорог связано 12,6 % дорожно-транспортных происшествий. Некоторые транспортные средства имеют конструктивные недостатки, что сказывается на их безопасной эксплуатации, не все они снабжены средствами так называемой пассивной безопасности (привязные ремни, амортизационные устройства и т. п.)»².

Под организационно-управленческими условиями понимаются различные факторы, в частности дефекты в организации дорожного движения. Так, все чаще в последние годы возникают ситуации произвольной установки дорожных знаков и обозначений, которые установлены свободно, то есть необоснованно, поскольку объективной необходимости в этом не было. Кроме того, недостатки относительно

¹Приговор № 1-20/2020 1-321/2019 от 29 января 2020 г. по делу № 1-20/2020

²Горбачев Н.А. Дорожно-транспортные преступления: понятие и проблемы противодействия// Актуальные проблемы науки и техники. Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. Уфа: Издательство: ООО «Научно-издательский центр «Вестник науки», 2020. С. 169.

технического обслуживания и ремонта транспортных средств в дальнейшем приводит к тому, что многие автомобили используются и эксплуатируются вынужденно «на износ», то есть с неисправностями, что формирует дополнительные факторы опасности возникновения ДТП.

Несовершенна и система профессионального отбора и обучения водителей. В условиях повышенного и постепенно возрастающего количества автомобилей, а также интенсификации дорожного движения, на наш взгляд, к водителям должны предъявляться более строгие требования, что наиболее актуально для больших городов с плотным дорожным движением.

Совершению и распространению преступлений в сфере организации безопасности дорожного движения способствуют условия и факторы, которые связываются с организационно-правовым порядком, а также ориентированы на недостаточные знания участниками дорожного движения правил и требований, предъявляемым правилами дорожного движения.

Вместе с этим, постепенное увеличение интенсивности, а также плотности потока транспортных средств в населенных пунктах, в том числе, в больших городах, существенно ухудшается и усложняется порядок реализации надзора за движением. Не все ситуации, связанные с повышением водителем скоростного режима, установленного действующими правилами и требованиями законодательства, своевременно выявляются и наказываются. Аналогичная ситуация складывается вокруг управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Таким образом, рассмотрев данный параграф можно сделать следующий вывод.

Само по себе транспортное средство не может причинять людям вреда, однако, в определенных ситуациях и обстоятельствах оно может выступать орудием или средством совершения преступления.

Так, при совершении дорожно-транспортного преступления, транспортное средство зачастую выступает в качестве орудия, поскольку именно оно является источником повышенной опасности, может причинить тяжкий вред здоровью или привести к смерти человека.

Ключевой криминологической характеристикой совершаемых дорожно-транспортных происшествий выступает личность нарушителя, а также потерпевшего. Анализ сложившейся ситуации указывает, что изучение личности может быть положено в основу выявления и установления причин, а также условий совершения преступлений в рассматриваемой сфере.

Основу психолого-криминалистического исследования личности виновного лица составляют психологические особенности, которые обеспечивают определенный типичный для него уровень деятельности и поведения, играют основную роль при осуществлении им преступной деятельности. Указанные факторы оказывают существенное влияние на поведение человека и оказывают влияние на процесс реализации преступной деятельности, что предопределяет особенности ее проявления во вне, а также формы (типы) их существования.

Сложившаяся система индивидуальных качеств личности, а также субъективных свойств, которые предопределяют и характеризуют роль личности в реализации преступного посягательства, что оказывает существенное воздействие на повышение значения личности в реализации как неосторожных, так и корыстно-насильственных посягательств.

Обстоятельствами, которые могут привести к совершению преступления, могут выступать: неисправность тормозной или рулевой систем автомобиля.

Водитель может не подозревать о наличии таких неисправностей; поломка системы подачи световых сигналов; отсутствие зеркал заднего вида; нетрадиционное расположение руля транспортного средства; иные, часто внезапно возникшие, неисправности; неопытность водителя и его действия в

непредвиденной ситуации; наличие алкогольного или наркотического опьянения.

Механизм рассматриваемого посягательства состоит в его «связи с транспортным средством, взаимодействуя с которым человек совершает транспортное преступление».

Одной из наиболее распространенных причин нарушения транспортной безопасности является пребывание лица, управляющего транспортным средством, в состоянии алкогольного опьянения. Несмотря на очевидное нарушение норм закона, участились случаи, когда законопослушные водители пытаются уйти от уголовной ответственности и возможного наказания, «поворачивая ситуацию» в свою сторону.

1.3. Причины дорожно-транспортных преступлений

Основное внимание среди детерминант преступности, как правило, уделяется причинам и условиям. Проблема причин преступности – одна из центральных в криминологии. Эта проблема никогда не теряла и не потеряет своей важности. Сложившаяся ситуация в течение длительного периода оставалась важной и актуальной, что требует дополнительного его изучения. Установление причин и условий совершаемых дорожно-транспортных преступлений реализуется на протяжении длительного времени, с момента, как начали появляться преступления рассматриваемой категории. Поиск причин преступлений ведется с тех пор, как они начали совершаться, и их объяснение колеблется от мистического в далекие эпохи до сугубо научного или претендующие на таковое в наше время.

На протяжении длительного времени причины и условия дорожно-транспортных происшествий связываются с личностью виновного лица. Так, Н.А. Горбачев в своих исследованиях отмечает, что «общее понимание причин преступности представляет собой исходную научную позицию,

некую методологическую концепцию. В отечественной науке под причиной понимается явление (или совокупность взаимосвязанных явлений), которое порождает, производит другое явление (явления), рассматриваемое как следствие (результат действия), то есть причина обладает возможностью порождать определенные последствия, для наступления которых необходимы еще условия. Причина не просто предшествует следствию во времени, а в известном смысле запечатлевает в нем (в его сущности) свою природу. В связи с этим, проблемный аспект заключается в том, чтобы уметь выявляться причины, а также всевозможные последствия»¹. «Будучи разновидностью закономерной связи, причинность обладает такими чертами, как всеобщность, необратимость, пространственная и временная непрерывность»².

Субъектом может быть только лицо, управляющее транспортом на момент совершения преступления, при этом не имеет значения, есть ли у него на это специальное право, или нет. Среди личностных характеристик необходимо отметить, что нарушители безответственны, не обращают внимание на предписания, предостережения, зачастую проявляется стремление уйти от ответственности посредством дачи взятки или иными способами. Нарушители как правило проявляют явное неуважение к правилам поведения и нормам, установленным в обществе, особенно в области дорожного движения. Особенно наглядно такие свойства личности проявляются после совершения преступления³.

Социальный портрет личности сводится к следующему: в большинстве это представители мужского пола, возраст которых колеблется от 30 до 49

¹Горбачев Н.А. Дорожно-транспортные преступления: понятие и проблемы противодействия// Актуальные проблемы науки и техники. Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. Уфа: Издательство: ООО «Научно-издательский центр «Вестник науки», 2020. С. 169.

²Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность: монография. М.: Юрлитинформ, 2015. С.325.

³ Латыпова К. С. Механизм дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов // Вестник Бурятского государственного университета. 2012. № 2. С. 303.

лет, доля иностранных граждан в общем объеме составляет всего 2%, однако их число неустанно увеличивается. Важное значение имеет характеристика личности потерпевшего. Рассматривая возраст, можно отметить, что потерпевшими в 14% случаев становятся подростки в возрасте до 16 лет. В 58% случаев потерпевшими по делам выступают представительницы женского пола¹. Потерпевшими могут выступать пешеходы (в том числе велосипедисты), водители других транспортных средств, пассажиры.

К важнейшим причинам и условиям, в рамках которых осуществляется преступление, относятся нарушение правил дорожного движения пешеходами и велосипедистами; плачевное состояние покрытия дорог и автопарков; переутомление водителей, особенно тех, которые работают в службе такси; неправильные действия водителей транспортных средств, выражающиеся в нарушении правил эксплуатации транспорта и положений о безопасности движения².

А.Н. Варыгин в своих трудах высказывает следующее мнение: «в основе причин неосторожных преступлений лежат устойчивые дефекты психики личности, вызванные ее невнимательностью к охраняемым общественным отношениям, недостаточно значимым для субъекта. Принцип значимости, объясняющий причину невнимательности, связан с социальными позициями личности, что позволяет выявить наличие у неосторожных преступников антиобщественной установки, хотя бы временной, частичной, ситуативной»³. Этот вывод разделяет Ю.М. Антонян. «В любом случае причиной совершения неосторожного преступления могут быть лишь отрицательные свойства личности, неумение или нежелание

¹ Статистика аварийности за 2017 г. Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 24.05.2021).

² Моховая Т.А. Отдельные аспекты криминалистической характеристики преступлений, совершаемых против безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2015. № 9. С. 42.

³ Варыгин А.Н. К вопросу о личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 86.

правильно ориентироваться в создавшейся обстановке и принимать решение со знанием дела. Если предположить иное, то необходимо прийти к выводу, что и тогда лицо не подлежит ответственности за наступление вредного последствия, так как не его действия являются причиной их наступления»¹.

Повсеместное и колоссальное проявление разнообразных форм деформации и степень их негативного влияния на личность человека, приводит к существенному ухудшению состояния правосознания каждой отдельной личности и всего общества в целом. Исследование изменений и процессов, которые осуществляются в психике человека, оказывают положительное воздействие на систему профилактики и предупреждения преступности, поскольку могут устанавливать направления их реализации.

Так, А.И. Коробеев, рассматривая отдельные особенности преступлений в сфере безопасности дорожного движения, отметил, что «асоциальная направленность и мыслительные процессы личности граждан, совершивших преступления и иные нарушения в сфере безопасности дорожного движения, характеризуются кратковременностью и ситуативностью, то есть в большинстве случаев совершаются внезапно под воздействием каких-либо факторов, что исключает возможность подготовки и планирования преступления. Сложившаяся ситуация характерна для 97,3% случаев. Вместе с этим, гораздо реже встречаются лица, которые характеризуются длительными злостными установками (6,3%)»².

Исследуя позицию А.И. Коробеева, можем отметить, что преступления, совершаемые в сфере безопасности дорожного движения, носят в большинстве случаев стихийный характер и совершаются незапланированно, внезапно. При этом, отметим, что неосторожные преступные посягательства выступают как результата противоправной деятельности, а также асоциального поведения субъекта, действия которого движимы негативными

¹ Антонян Ю.М. Криминология: учебник. М.: Издательство Юрайт, 2019. С. 123.

² Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность: монография. М.: Юрлитинформ, 2015. С.325.

установками. В отличие от умышленных преступлений, неосторожные как категория преступности характеризуется как менее устойчивая, частичная. Данная установки также называется асоциальной.

Вместе с этим, целесообразно обратить внимание на то, что в процессе реализации преступлений по неосторожности субъективные факторы, то есть внутренние социальные позиции личности, оказывают не всегда ключевое значение.

Как подчёркивает В.Н. Кудрявцев, «правосознание некоторых людей удерживает от совершения правонарушения не в силу их высокой сознательности, а из-за боязни ответственности или страха причинить вред другим людям. Более того, существует значительная категория людей, не очень просвещенных в правовом отношении, которые не совершают правонарушения в силу своей добропорядочности и отсутствия антиобщественных взглядов»¹.

Ю.А. Кузьмин высказывает следующее мнение: «в этой связи некоторые криминологи отрицают наличие у личности асоциальной установки, а совершенное правонарушение считают результатом недостаточно прилагаемых субъектом волевых усилий, чтобы противостоять криминогенной ситуации»².

Рассматривая систему причин и условий, способствующих совершению преступлений в сфере безопасности дорожного движения, отметим, сложившаяся в государстве криминогенная обстановка, связанная с формированием и становлением внешних условий для причинения вреда, дает возможность оценить обстановку и принять соответствующее решение по ней. Кроме того, рассматривая криминологический аспект преступлений в сфере безопасности дорожного движения, обратимся к способу совершения данных посягательств.

¹Кудрявцев В.Н. Генезис преступления. Опыт криминологического моделирования: учебное пособие. М.: Норма : ИНФРА-М, 2017. С. 89.

²Кузьмин Ю.А. К вопросу о личности неосторожного преступника // NovaInfo.Ru. 2017. Т. 2. № 58. С. 438.

Нередко способ совершения преступления взаимосвязан с состоянием лица. Так, совершение преступления в состоянии опьянения, то есть управляя транспортом в таком состоянии, водитель допускает грубое нарушение ПДД. Это обусловлено тем, что в состоянии опьянения водитель не имеет возможности объективно и справедливо оценивать свои возможности, ситуацию на дороге, реакция может быть заторможенной, проявляется неосмотрительность, стремление ехать на высокой скорости, возможность предвидеть негативные последствия снижается.

Кроме того, преступления исследуемой категории зачастую совершаются в состоянии повышенного утомления, под которым понимается физиологическое, психологическое состояние водителя, характеризующееся сниженным вниманием, ухудшением восприятия, замедленной реакцией вследствие напряженного, долгого труда. Нарушение правил осуществления маневров так же относится к способам совершения преступления. Это несоблюдение норм и правил дорожного движения, при котором транспорт движется на заднем ходу, активно перестраивается, переворачивается, останавливается при выезде на дорогу.

Нарушение установленного скоростного режима, данный способ может сопрягаться с первым. При превышении скорости в большинстве случаев видимость ограничивается, а значит водитель может не увидеть другой транспорт при выезде на второстепенной дороге, при перепадах дороги, при выезде на дорогу с прилегающей территории. Кроме перечисленных, способами нарушения правил дорожного движения выступают несоблюдение очередности в вопросах проезда перекрестков, ослепление встречных машин светом фар, несоблюдение дистанции, несоблюдение знаков, разметки, сигналов светофора и иное. К способам нарушения правил эксплуатации можно отнести факт передачи управления транспортом лицу, которое не

имеет на это право, эксплуатация неисправного транспорта, нарушение положений по перевозке пассажиров, либо грузы и иные¹.

В.Е. Квашис, рассматривая личность нарушителя в преступлениях, посягающих на безопасность дорожного движения, особое внимание уделяет как субъективным, так и объективным факторам. Так, в своих исследованиях В.Е. Квашис указывает, что «жесткой связи причин преступной неосторожности и антисоциальной установки личности, на практике не существует. Более того, для определенной части этой категории правонарушителей деформация социальных ценностей далеко не всегда является характерной. Причиной конкретного неосторожного правонарушения могут быть не столько социальные позиции субъектов неосторожности, сколько особенности криминогенной ситуации в сочетании с психологическими дефектами восприятия, решения и действия.

В плоскости субъективных факторов доминируют либо отмеченные психологические дефекты, либо усиливающие их особенности психофизиологического состояния личности, которые приводят к ошибочным действиям»².

Это мнение разделяют Е.О. Ефимова: «Механизм преступления, совершенного по неосторожности, составляет такое взаимодействие субъективного и объективного, при котором неосторожное причинение вреда является результатом противоречий между объективными требованиями ситуации, предъявляемыми к личности, и неадекватным субъективным восприятием личностью этой ситуации»³.

¹ Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические процессы и явления. Тамбовский государственный университет им. Г.Р. Державина. 2013. № 5. С. 239.

² Бакишев К.А. Субъективные факторы в механизме дорожно-транспортного правонарушения // Международный журнал экспериментального образования. 2019. № 3. С. 118.

³ Ефимова Е.О. Взаимодействие личности и ситуации в механизме совершения неосторожного автодорожного преступления // Известия Юго-Западного государственного университета. 2012. № 4–1 (43). С. 119.

В системе дорожного движения водитель выступает важнейшей и наиболее опасной составляющей частью такой системы, как «человек – автомобиль – дорога». Вместе с этим, в современных условиях постепенного становления технических средств постепенно увеличиваются перегрузки, как интеллектуальные, так и физические.

Непредвиденные обстоятельства, а также постоянное состояние стресса, сложности в рабочем режиме, а также неблагоприятные факторы психического и физического воздействия, оказывают колоссальное воздействие на возможности человека. В результате постепенно снижается возможность реагировать на изменения в дорожной обстановке, а при возникновении сложностей, водитель нередко лишен возможности принимать адекватные и полноценные решения, соответствующие действительности.

Представленные тезисы указывают на то, что причиной совершения дорожно-транспортных происшествий и преступлений выступают не только сложности и отклонения восприятия водителями пространственной реальности, информации относительно сложившейся обстановки, а также оценки или принятия решения, но и специфика психофизиологического состояния лица, которое не позволяет адекватно и полноценно воспринимать сложившуюся ситуацию.

С целью реализации и проведения точной юридической оценки, квалификации преступного посягательства, в большинстве случаев было бы целесообразно проводить судебно-психологическое исследование, через которое можно выявить реальные возможности лица воспринимать сложившуюся обстановку, а также принимать адекватное решение по ней. Это обусловлено тем, что только возможность лица устанавливать причинно-следственные связи, а также определять общий уровень интеллектуального становления личности, а также возможность реализовать действия

относительно ликвидации и нейтрализации последствий, в большей степени зависит от психологического состояния лица.

Если лицо, которое в период совершения дорожно-транспортного происшествия должно было предвидеть возможность наступления общественно опасных последствий, но не могло предотвратить эти последствия в силу несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных (особых) условий или нервно-психическим перегрузкам, то деяние признается совершенным невиновно (ч. 2 ст. 23 УК).

Таким образом, рассмотрев данный параграф, можно сделать следующий вывод.

В процессе исследования причин и условий, оказывающих благоприятное воздействие на складывающуюся дорожно-транспортную преступность, важнейшим, наиболее актуальным направлением признается исследование степени воздействия субъективных факторов на механизм реализации дорожно-транспортного происшествия.

Полноценное и многоаспектное исследование системы всех взаимодействующих и взаимосвязанных структурных элементов зависит в первую очередь от эффективности реализации мер профилактики в вопросах организации безопасности на дороге.

Проведенное исследование позволяет сформулировать ряд выводов, которые имеют как практическое, так и теоретическое значение:

1. Совершаемые дорожно-транспортные преступления выступают результатом преступных, неверных действий лица, которые складываются и совершаются в течение всего процесса взаимодействия его с внешними факторами. В качестве таковых лиц может быть не только водитель, но и пешеход, а также любой иной участник движения на дороге. Криминогенными факторами, способствующими совершению преступления, признаются сложившаяся криминогенная обстановка, неисправность транспортного средства, состояние человека и его психофизиологические

отклонения. На поведение лица оказывают воздействие как субъективные, так и объективные обстоятельства.

2. В отдельных случаях преступления против безопасности дорожного движения могут быть реализованы лицами, которые с позиции соблюдения норм права, морали и нравственности, отличаются нормальными установками и не характеризуются девиантными формами. В основе деструктивного восприятия лицом реальности лежат отклонения и сложности, возникшие не только с позиции здоровья, но и с позиции постороннего воздействия на личность. В связи с этим, целесообразно на практике реализовывать судебно-психологическое или психиатрическое исследование.

3. В основу системы мер по профилактике или предупреждению преступлений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, могут быть положены особенности личности, психики лица, совершившего деяние.

Представляется, что своевременное выявление и минимизация (нейтрализация) названных субъективных факторов позволит существенно снизить аварийность автотранспорта и обеспечить безопасность дорожного движения.

Таким образом, автотранспортное преступление является одним из наиболее распространенных видов неосторожных преступлений и характеризуется специфическими особенностями, связанными с обязательным наличием источника повышенной опасности в виде автомобиля или иного транспортного средства, нарушением норм, предусмотренных в правилах дорожного движения, наступлением последствий, установленных в уголовном законодательстве и ролью каждого из участников в совершенном дорожно-транспортном происшествии.

В этой связи целенаправленное позитивное влияние на процесс обеспечения безопасности дорожного движения возможно только на основе

комплексного профилактического воздействия на систему человек–автомобиль–дорога.

Уголовная ответственность за дорожно-транспортное преступление наступает в том случае, когда будет установлена и доказана причинно-следственная связь между причиной и последствиями преступления, в чем большую роль играет автотехническая экспертиза.

Обстоятельствами, которые могут привести к совершению преступления, могут выступать: неисправность тормозной или рулевой систем автомобиля.

Водитель может не подозревать о наличии таких неисправностей; поломка системы подачи световых сигналов; отсутствие зеркал заднего вида; нетрадиционное расположение руля транспортного средства; иные, часто внезапно возникшие, неисправности; неопытность водителя и его действия в непредвиденной ситуации; наличие алкогольного или наркотического опьянения.

Проведенное исследование показывает, что в качестве ключевых причин и условий, оказывающих благоприятное воздействие на рост преступности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, оказывают: превышение скоростного режима, установленного для лиц, управляющих транспортом; нахождение водителя в состоянии опьянения, природа которого не имеет существенного значения для квалификации; нарушение требований к маневрированию и обгону.

Следует учитывать, что деятельность по предупреждению дорожно-транспортных происшествий непосредственно влияет на динамику дорожно-транспортных преступлений. Поскольку грань между ними лежит в сфере последствий, а нарушения могут быть (и бывают) совершенно идентичны, профилактическая работ, направленная на предупреждение как дорожно-транспортных происшествий, так и дорожно-транспортных преступлений, может быть в целом качественно однородна.

2. ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

2.1. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и меры по их устранению

Уголовная ответственность за преступления в области обеспечения безопасности дорожного движения, устанавливается положениями главы 27 УК РФ. Ввиду того, что уровень преступлений в рассматриваемой области остается высоким, целесообразно обратиться к отдельным аспектам уголовно-правовой характеристики посягательства и его квалификации.

В связи с тем, что объектом настоящего исследования являются уголовно-правовые инструменты обеспечения безопасности дорожного движения, полагаем необходимым остановиться на данном понятии.

Рассматривая правовую основу обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо уделить внимание ФЗ от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Статья 2 указанного закона устанавливает сущность таких понятий, как дорожное движение, безопасность дорожного движения и дорожно-транспортное происшествие. Под движением на дороге понимается система общественных отношений, которые возникают в процессе перемещения граждан и грузов посредством применения транспортных средств или без таких, но в пределах дороги. Безопасность при движении на дороге понимается как определенное состояние вышеописанного процесса, отражающего уровень защищенности участников от происшествий на дороге и их последствий. Под дорожно-транспортным происшествием подразумевается ситуация, которая возникла в ходе движения транспорта по дороге и с его участием, повлекшая гибель одного или нескольких людей, либо их ранение, повреждение транспорта,

сооружений, строений, грузов, либо причинен другой вид материального ущерба¹.

Порядок движения по дороге в РФ регулируется положениями Правил дорожного движения (далее-ПДД), которые устанавливают идеальную модель движения по дороге, которая лишена аварийности и характеризуется отсутствием происшествий. В ПДД регулируется порядок действий как водителей, так и пешеходов, пассажиров в самых разнообразных ситуациях, таким образом формируется правовая основа режима безопасности. Дорожное движение выступает не стихийным явлением, а результатом осознанной управленческой деятельности. Так, В.И. Майоров считает, что это не деятельность конкретного человека, и даже органа государственной власти, а итог функционирования дорожно-транспортной системы государства². Пункт 1.3 ПДД устанавливает обязанность участников дорожного движения знать и соблюдать требования и нормы правил дорожного движения, выполнять распоряжения, данные регулировщиками, ориентироваться на знаки, разметки, сигналы светофора³. В том случае, если речь идет о нарушении положений ПДД, устанавливается ответственность в соответствии с действующим законодательством, в том числе уголовная.

М.В. Барончикова в своих исследованиях отмечает, что «в транспортном движении их взаимодействия связаны, а также любой участник предполагает на точно-строгие, конкретные действия и поведения иных персон (шофёров, пешеходов также прочих), в случае этого и координирует собственные действия. Несоблюдение определённых правил, всеми участниками движения, способно послужить причиной причинения тяжёлого ущерба здоровью лиц или даже привести к смерти, по этой причине к теме

¹ Федеральный Закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. От 27.12.2018 г.) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

² Майоров В. И. Основное противоречие дорожного движения // Транспортное право. 2012. № 3. С. 32-34

³ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. От 04.12.2018 г.) «О правила дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.

преступлений за несоблюдение правил безопасности, законотворцы внесли лишь незаконные деяния персон, управляющих автотранспортным средством, однако, также грубое нарушение правил иными участниками движения»¹.

Предметом преступлений рассматриваемой категории выступает безопасность эксплуатации и управления транспортным средством в пределах дороги, а также безопасное состояние жизни и здоровья граждан.

Вместе с этим, С.В. Проценко отмечает, что «приоритетное положение в подтексте предмета должна занимать жизнь, а также здоровье человека, так как защита безопасности автотранспорта курируется законотворцами опосредовано, объединяя уголовно-наказуемые патологии законов охраны перемещения лишь с нанесением вреда здоровью и жизни персон»².

Согласно суждению Н.И. Исаева, разрешение этой проблемы в Уголовном кодексе России 1996 года, является абсолютно правомерным, ровно как в целом предполагается о посягательстве на общественную безопасность, один из компонентов входящих в эту структуру, предстаёт охрана дорожного передвижения, так можно отметить, что раздел IX «Преступления против общественной безопасности» внедряет в свою структуру главу 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», где и прописана статья 24.

Интересным представлением мнение В.И. Жулева, который говорит, что «ознаменование в УК РФ главы «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» явилось закономерным шагом в процессе становления и модернизации законов уголовных норм, устанавливающие санкции в вышеизложенной области социальных отношений»³.

¹Баранчикова М.В. Проблемы квалификации нарушений правил дорожного движения пешеходами [Электронный ресурс] // СПС «Консультант Плюс». Режим доступа: URL: [https://consultantplus://offline/ref\(дата обращения:09.01.2021\)](https://consultantplus://offline/ref(дата обращения:09.01.2021))

²Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2019. С. 24 – 25.

³Жулев В.И. Преступность в среде транспорта. М.: Искра, 2017, С. 30.

Стоит отметить, что в ч. 1 ст. 264 Уголовного кодекса РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» назначена уголовная санкция из-за несоблюдения личностью, распоряжающийся трамваем, машиной либо иным автотранспортным механизмом, правил дорожного движения либо использования автотранспортных средств, повлекшее согласно неосмотрительному поведению, нанесение тяжёлого вреда здоровью персоны.

Ярким примером пресечения данной нормы служит приговор Сосновского районного суда Челябинской области 29.06.2020 вынесен обвинительный приговор в отношении 47 летнего жителя города Челябинска, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ – нарушение лицом, управляющем автомобилем правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Мужчина 11.06.2019 управлял автомобилем Мерседес и двигался в Сосновском районе Челябинской области по 1866 километру проезжей части автодороги М-5 Урал, по полосе разгона (торможения) в направлении от г. Москвы к г. Челябинску со скоростью не более 90 км/ч.

При этом на правом переднем сиденье в автомобиле Рено, находилась пассажир 2002 года рождения. Мужчина имея возможность заблаговременно видеть стоящее на полосе его движения транспортное средство, проявил преступную неосторожность, отвлекся от управления автомобилем (смотрел в левое боковое зеркало заднего вида), потерял контроль, за его движением, не снизил скорость до величины, обеспечивающей ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства, своевременных возможных мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства не принял, создал опасность для других участников дорожного движения, и 11.06.2019 в Сосновском районе Челябинской области, на 1866 километре автодороги М-5 Урал, в 49,2 км от дорожного знака 6.13

«Километровый знак», обозначающего 1866 километр, совершил наезд на стоящий автомобиль Рено, вследствие чего автомобиль продвинулся вперед и произвел наезд на металлическое ограждение, расположенное у левого края проезжей части.

Причиной данного ДТП явилось нарушение мужчиной требований следующих пунктов Правил дорожного движения РФ. Вину в совершении преступления мужчина признал в полном объеме, в связи чем, уголовное дело в суде рассмотрено в порядке особого судопроизводства, назначено наказание в виде ограничения свободы сроком 1 год.

Исковые требования потерпевшей о возмещении морального вреда удовлетворены частично, на сумму 370 000 рублей¹. Диспозиция этой нормы, которая определяет признак действия, покушающегося на безопасность путевого перемещения также использовании автотранспортного средства, считается бланкетной.

Согласно рассуждениям Н.И. Пикурова по вопросам установления ответственности за нарушения правил дорожного движения, сводятся к следующему: ««бланкетной» именуется диспозиция статьи Уголовного кодекса, что представляет структуру правонарушения с поддержкой ссылки на несоблюдении виноватым нормативных предписаний других сфер права»².

Однако многие юристы сомневаются в истинности данного утверждения, потому что формулировка «несоблюдение» не только будет относиться к этому вопросу, по их мнению. Что бы оправдать цель установления состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК, следует определить, какие конкретные правила дорожного движения либо использовании автотранспортных средств были существенно нарушены.

¹Решение № 1987-478 Сосновского районного суда Челябинской области [Электронный ресурс] // Официальный сайт Рощинского сельского поселения Сосновского муниципального района Челябинской области. URL: <https://roshinskoe.eps74.ru/Publications/news/Show?id=1232>(дата обращения:16.01.2021)

² Пикуров Н.И. Природа преступлений, связанных с нарушением специальных правил, и некоторые особенности их квалификации // Библиотека уголовного права и криминологии. 2017. № 4. С. 136-144.

Следовательно, личности, использующему эту норму, необходимо прибегнуть к ПДД РФ и Основным положениям по допуску автотранспортных средств к использованию также обязательств должностных лиц, согласно которому они должны обеспечить безопасность дорожного передвижения, принятый постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 26.03.2020).

Ссылки на данные правила – это никак не «ссылки на нарушение нормативных предписаний иных отраслей права». «Нарушение» способно являться признаком объективной стороны этого либо другого административного проступка, предусмотренного главой 12 Кодекса об административных правонарушениях РФ.

Административные проступки в сфере дорожного передвижения, либо, при наличии криминообразующего последствия – притом что, данное повлекло, согласно неосмотрительности, нанесение тяжелого ущерба самочувствию человека, признаком правонарушения предусмотренного статьёй 264 УК РФ.

Логично, что бланкетная норма предусматривает ссылку на определённое правило поведения, закреплённое в нормативно-правовом акте другой сферы права, от отклонения которого, при наличии некоторого списка дополняющего криминообразующего признака, предусматривается уголовная санкция.

Характерной чертой диспозиционной нормы, прописанной в статье 264 УК России, считается наличие ещё одного бланкетного показателя – тяжелого ущерба самочувствию лица.

С целью пояснения нахождения этого признака необходимо прибегнуть к правилам установления уровня серьезности ущерба, доставленного самочувствию лица, подтвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 августа 2007 г. № 522 (ред. от 17.11.2011), и

Приказу Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 24 апреля 2008 г. № 194 (ред. от 18.01.2012) «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека».

Необходимо уточнить, то что принципы защищенности перемещения, а также использования автотранспорта, зачастую пересекаются с иными, по внешнему виду аналогичными нормами.

В соответствие с примечанием, статьи 264 Уголовного кодекса РФ, не подчинение сотрудникам ДПС, например прохождения освидетельствования на алкогольное/наркотическое опьянение, приведшее к непоправимому ущербу в следствии разных обстоятельств, также влекут уголовную ответственность и соответственно санкцию.

Это можно увидеть, в некотором виде и при практической деятельности, думаю здесь необходимо привести судебное решение, так у Харитонов И.Ф. в период до 04 часов ДД.ММ.ГГГГ, находящегося в состоянии опьянения, ранее неоднократно подвергнутому административному наказанию по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ возник умысел на управление автомобилем.

В осуществление своего преступного умысла Харитонов И.Ф. в феврале 2020 года, находясь по адресу: <адрес>, с целью незаконного приобретения поддельного водительского удостоверения, в ходе телефонного разговора с неустановленным лицом, договорился о приобретении поддельного водительского удостоверения.

После чего Харитонов И.Ф. перевел на электронный счет неустановленного лица денежные средства в размере 12000 рублей, а также по средствам мобильной связи переслал свою фотографию. Продолжая осуществлять преступный умысел, направленный на незаконное приобретение поддельного водительского удостоверения, Харитонов И.Ф. в феврале 2020 года прибыл в офис экспресс доставки, расположенной по

адресу: <адрес>, где незаконно приобрел - получив от сотрудников офиса экспресс доставки заведомо поддельный документ, изготовленный не производством Госзнак – водительское удостоверение № на имя ФИО1 ДД.ММ.ГГГГ года рождения, которое незаконно хранил при себе без цели сбыта в целях использования и использовал, будучи остановлен за управлением транспортным средством, предъявив инспектору ДПС полка ДПС ГИБДД УМВД России по <адрес> в 04 часа ДД.ММ.ГГГГ в ходе проверки документов у <адрес>¹.

Рассматривая особенности преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения, отметим, что в противоправной деятельности принимают участие различные виды автомобилей, трамвая, автобуса, троллейбуса и иного механического транспорта. Под механическим средством понимаются автомобили, автобусы, мотоциклы, квадрициклы, мопеды, трамваи, иные средства, на управление которыми предоставляется специальное право, гарантированное действующим законодательством, а также трактора и разнообразные самоходные машины, например, автокраны, скрепер, экскаватор, грейдер и иное². Все вышеуказанные средства могут быть предметом преступного посягательства в том случае, если они используются в качестве транспорта и выступают участниками дорожного движения.

Второй характерной чертой выступает наличие нарушения дорожного движения, которое выражается в нарушении ПДД, повлекшего за собой неосторожное причинение тяжкого вреда здоровью. Сюда могут относиться правила безопасности перемещения пешеходов, пассажиров, движения

¹Решение № 365-787 Ленинского районного суда Челябинской области [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Судакт». URL: <https://sudact.ru/regular/doc/GLHXKiYuE0xT/> (дата обращения: 17.01.2021)

² Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.05.2016 г. № 22 «О внесении изменений в постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. № 117. 01.06.2016 г.

транспортных средств. Законодателем запрещена эксплуатация транспорта, который находится в неисправном состоянии, что создает опасность дорожного движения.

Также характерной особенностью преступления в сфере безопасности дорожного движения является нарушение правил эксплуатации средства перемещения. К данному положению относится эксплуатация транспорта, который технически неисправен; несоблюдение норм перевозка пассажиров, либо груза; управление транспортом в состоянии какого-либо опьянения, будь то алкогольное, наркотическое, токсическое, иное опьянение; управление транспортом под воздействием лекарств, оказывающих влияние на реакцию и внимание человека; управление транспортом в состоянии заболевания, утомления, которые ставят под угрозу безопасность дорожного движения. Особенностью выступает и виновность лица, а также обязательное наступление последствий, предусмотренных УК РФ. Виновным может признаваться пешеход, пассажир, погонщик скота, водитель, велосипедист и иные лица, при этом не оказывает влияния степень профессионализма и навыки нарушителя¹.

Говоря о составе преступления, необходимо отметить, что видовым объектом признается состояние безопасности движения и использования транспортных средств. Непосредственным объектом являются такие общественные отношения, которые призваны обеспечивать безопасность дорожного движения или эксплуатацию транспорта. Дополнительным объектом выступает нормальное физическое состояние, здоровье человека, в квалифицирующих составах, это и жизнь человека. Кроме того, непосредственный объект имеет такую формулировку, как отношения по вопросам соблюдения ПДД и использования транспортных средств. Потерпевшими от рассматриваемого преступного посягательства может быть

¹ Бохан, А.П. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты: учебное пособие / А.П. Бохан. Ростов н/Д, 2013. С. 246.

любой человек, который пострадал от аварии или иного транспортного происшествия, а так же родственники виновного, другие близкие ему лица¹.

Объективная сторона имеет свои особенности, часть из которых была уже описана ранее. Ответственность устанавливается за наступление последствий, возникших после нарушения ПДД, либо правил эксплуатации транспортного средства. Для правильной квалификации преступного посягательства необходимо установить, какие именно нормы и правила были нарушены².

Субъективная сторона преступления характеризуется легкомыслием или небрежностью, то есть формами неосторожности. В том случае, если речь идет о привлечении к ответственности, за преступление, совершенное в форме небрежности, необходимо установить не только обязанность, но и возможность лица предвидеть наступление негативных последствий и вреда. В условиях действительной ситуации такие возможности могут быть ограничены объективными или субъективными факторами. Если говорить о легкомыслии, то виновный должен проявить самонадеянность на то, что предотвратит негативные последствия и причиненный вред. Вместе с тем, субъект преступления является специальным, это лицо, достигшее возраста 16 лет, управляющее на момент совершения преступления транспортным средством. При этом, не имеет значения, обладает ли виновный специальным правом на управление транспортом, установленным законом. В том случае, если речь идет об обучении и двойной поездке с инструктором, к ответственности привлекается последний³.

¹ Коробеев, А.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2017. №11. С. 40 - 45.

² Красненкова, Е.В., Проблемы квалификации правонарушений за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Административное и муниципальное право. 2014. № 5. С. 447 – 454.

³ Лебедев В.М. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / отв. ред. В.М. Лебедев. М., 2013. С. 781.

Из данного, можно заключить вывод, то что личности, управлявшие отмеченными автотранспортными средствами и совершившие несоблюдение правил и норм безопасности передвижения, либо использовании автотранспортных средств, повлекшее согласно неосмотрительности нанесение тяжелого ущерба самочувствию, либо гибель лица, при наличии обстоятельств, влекущих санкции, будут подвергнуты наказанию прописанные в части 1, 2 либо 3 статьи 268 Уголовного кодекса РФ.

Таким образом, преподносим, то что отмеченные проблемы квалификации автотранспортных правонарушений призывают к многостороннему изучению, итоги коего станут ориентированы в усовершенствование нормативно-законной регулировки в сфере предоставления автотранспортной защищенности.

2.2. Направления предупреждения дорожно-транспортных преступлений

Рассматривая проблемные вопросы предупреждения преступлений на дорогах, стоит признать, что в настоящее время в России нет ни одного закона, который был бы посвящен предупреждению исключительно таких преступлений. Это не означает, что соответствующая работа осуществляется вне закона. В настоящее время в законодательстве Российской Федерации на различных уровнях (федеральном, региональном, местном) регулируется безопасность дорожного движения. Так, в соответствии с Конституцией Российской Федерации на государство возложена обязанность обеспечивать безопасность граждан.

В соответствии со ст. 1 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», можно сделать вывод, что «настоящим законом определены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и закреплены основные задачи: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и

законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно- транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий». Правила дорожного движения РФ более детально определяют порядок и организацию дорожного движения.

Следует отметить то, что уголовно-правовые составы, сформулированные в УК РФ в определенной степени оказывают предупредительное воздействие на потенциальных и действительных субъектов преступлений. Большинство санкций преступлений, сконцентрированных в гл. 27 УК РФ, является альтернативной и относительно определенной, что следует признать правильным для осуществления принципа дифференциации ответственности и индивидуализации наказания.

Внимание государства к проблеме безопасности дорожного движения возрастает. Все это подчеркивает криминологическую обоснованность существования данного уголовно-правового запрета и требует усилить предупредительную функцию уголовного закона с одновременным изучением причин и условий совершения подобных правонарушений.

Под предупреждением преступности в общем виде следует понимать многоуровневую систему мер и осуществляющих их субъектов направленную:

- 1) на выявление и устранение либо ослабление и нейтрализацию причин преступности, отдельных ее видов, а также способствующих им условий;

- 2) выявление и устранение ситуаций на определенных территориях или в определенной среде, непосредственно мотивирующих или провоцирующих совершение преступлений;

- 3) выявление в структуре населения групп повышенного криминального риска и снижение этого риска;

4) выявление лиц, поведение которых указывает на реальную возможность совершения преступлений, и оказание на них сдерживающего и корректирующего воздействия, а в случае необходимости - и на их ближайшее окружение.¹

В настоящее время на законодательном уровне разработана система профилактики правонарушений в Российской Федерации, в том числе и правонарушений, связанных с дорогой. Согласно п. 1 ст.3 Федерального закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» правовую основу системы профилактики правонарушений составляют положения Конституции Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации, нормы уголовного законодательства Российской Федерации, законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях. Правовое регулирование профилактики правонарушений осуществляется в соответствии с федеральными конституционными законами, настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, а также принятыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, законами и другими нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами².

Субъектами профилактики правонарушений являются:

- 1) федеральные органы исполнительной власти;
- 2) органы прокуратуры Российской Федерации;

¹ Дроздов В.Ю. Криминология и предупреждение преступлений [Электронный ресурс]: учебник для СПО/ Дроздов В.Ю., Хлыстова Н.Б.— Электрон. текстовые данные.— Саратов: Профобразование, Ай Пи Эр Медиа, 2020.— 133 с.— Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/97085.html>.— ЭБС «IPRbooks»

² Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации: федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ // СПС «Гарант

3) следственные органы Следственного комитета Российской Федерации;

4) органы государственной власти субъектов Российской Федерации;

5) органы местного самоуправления.

Одним из направлений деятельности этой системы является обеспечение общественной безопасности, в том числе безопасности дорожного движения и транспортной безопасности.

Приоритетными направлениями предупреждения дорожно-транспортных преступлений в настоящее время являются: изменение поведения участников дорожного движения, направленное на безусловное соблюдение норм и правил дорожного движения; повышение защищенности от ДТП и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов; совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения; совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении; совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения; развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате ДТП.

Таким образом, нами были рассмотрены меры предупреждения преступности на дорогах. Так, основными средствами уголовно-правового предупреждения преступлений, является общее и специальное предупреждение преступлений, которое выступает целями уголовной ответственности и наказания.

2.3. Проблемы предупреждения дорожно-транспортных преступлений и методы их разрешения

Целостного подхода, к пониманию проблем, предупреждения дорожно-транспортных преступлений, а, следовательно, и способов их разрешения не существует. Как указывалось, ранее, разных направлений предупреждений автодорожных происшествий существует не соизмеримо много.

Первым делом, в этом под вопросе, хотелось бы напомнить, то что под предупреждением преступности в общем виде следует понимать многоуровневую систему мер и осуществляющих их субъектов, направленную:

- на выявление и устранение либо ослабление и нейтрализацию причин преступности, отдельных ее видов, а также способствующих им условий;
- выявление и устранение ситуаций на определенных территориях или в определенной среде, непосредственно мотивирующих или провоцирующих совершение преступлений;
- выявление в структуре населения групп повышенного криминального риска и снижение этого риска;
- выявление персон, поведение которых указывает на реальную возможность совершения преступлений, и оказание на них сдерживающего и корректирующего воздействия, а в случае необходимости – и на их ближайшее окружение¹.

В указанной Федеральной программе, в частности, говорится, что Вопросы аварийности на дорогах, связанной с автомобильным транспортом в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности

¹ Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ДНХ, 2017. С. 16

дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Прежде всего, следует раскрыть содержание понятия «дорожно-транспортное происшествие» и «автотранспортное» или «дорожно-транспортное преступление».

Понятие «дорожно-транспортное преступление» не имеет четко определенной характеристики. Отсюда и различные мнения ученых по этому вопросу.

Так, В.В. Лукьянов, в своих исследованиях обращает внимание на неточность такой категории, как «автотранспортные преступления». Ученый отмечает, что «представленным понятием не охватываются преступления, совершаемые с использованием целого ряда других механических транспортных средств, что обуславливает необходимость внесения в научный оборот понятие «дорожно-транспортные преступления», то есть правонарушения, которые выражаются в виновном нарушении тех или иных правил, относящихся к обеспечению безопасности движения, и влекут за собой уголовную ответственность»¹.

И.Г. Маландин к автотранспортным преступлениям относит «совершенное лицом по неосторожности или умышленно общественно опасное действие либо бездействие, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации средств автотранспорта и городского электротранспорта и приводящее к наступлению (или реальной возможности наступления) указанных в законе тяжких последствий»².

Таким образом, в общем виде понятие дорожно-транспортного преступления можно сформулировать как противоправное общественно опасное деяние, выражающееся в нарушении правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее за

¹Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: Юрист, 2019. С. 19.

²Маландин И.Г. Происшествия и правонарушения на автотранспорте и городском электротранспорте. Саратов, 2018. С. 102.

собой по неосторожности последствия, предусмотренные Уголовным кодексом.

Под автотранспортным правонарушением следует понимать именно административное правонарушение, то есть противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Автотранспортное преступление как правонарушение описывается в уголовном законе.

С целью организации работы по пропаганде в управлениях (отделах) Госавтоинспекции создаются подразделения пропаганды безопасности дорожного движения, функции которых определяются соответствующими положениями, утверждаемыми в установленном порядке. Координация работы подразделений пропаганды возлагается на руководителей подразделений Госавтоинспекции соответствующего уровня.

Деятельность подразделений Госавтоинспекции по пропаганде БДД включает в себя организацию и проведение совместно с представителями заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественными организациями и объединениями, образовательными организациями, СМИ, экспертным сообществом и заинтересованными лицами информационно-пропагандистских мероприятий в отношении различных категорий участников дорожного движения, а также социально-возрастных групп населения (детей, молодежи, людей среднего и пожилого возраста). При организации проведения информационно-пропагандистских мероприятий основное внимание уделяется: планированию мероприятий на основе анализа аварийности,

информированию населения о целях и задачах мероприятий, ходе и результатах их проведения¹.

Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде БДД включает в себя: взаимодействие подразделений Госавтоинспекции со СМИ и профилактику детского дорожно – транспортного травматизма. Взаимодействие со СМИ по тематике обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется в соответствии с установленным порядком информационного сопровождения деятельности МВД России по следующим направлениям:

1. Изучение материалов, размещенных в СМИ и на информационных ресурсах в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, по тематике обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Подготовка информационных материалов для СМИ о наиболее актуальных проблемных вопросах в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Привлечение представителей СМИ и иных заинтересованных лиц (блогеров) для осуществления информационного сопровождения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

4. Освещение в СМИ и в информационно-телекоммуникационной сети Интернет деятельности Госавтоинспекции по предупреждению ДТП, проведению профилактических мероприятий, в том числе с несовершеннолетними, положительных результатов работы, проявлений героизма и самоотверженности сотрудниками Госавтоинспекции и гражданами в области безопасности дорожного движения.

5. Организация работы с представителями СМИ на местах ДТП в соответствии с ведомственными правовыми актами.

Деятельность по профилактике детского дорожно – транспортного травматизма осуществляется в тесном взаимодействии с подразделениями по

¹Основы деятельности по формированию культуры безопасного поведения на дороге: практическое пособие / сост.: Кузнецова Н.М., Шманева Л.В. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. – 74 с

делам несовершеннолетних, участковыми уполномоченными полиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными организациями, общественными организациями и объединениями, СМИ и иными заинтересованными лицами, и ведется по следующим основным направлениям:

1. Проведение мониторинга материалов по фактам ДТП, в которых погибли, получили ранения или травмы несовершеннолетние, размещенных в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции (АИУС ГИБДД), для выявления причин и условий, способствовавших совершению ДТП.

2. Планирование и организация деятельности по предупреждению детского дорожно – транспортного травматизма на основе изучения материалов проверок по фактам ДТП и дифференцированного анализа состояния и динамики аварийности с участием детей с использованием статистических данных многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС), а также эффективности принимаемых мер по профилактике детского дорожно – транспортного травматизма.

3. Ведение наблюдательных дел на дошкольные образовательные и общеобразовательные организации, содержащих сведения об образовательной организации, паспорт дорожной безопасности образовательной организации, материалы по фактам ДТП с участием обучающихся с принятыми по ним мерами, по организации работы по профилактике детского дорожно – транспортного травматизма и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах (акты

обследования, рапорты о проведении просветительских мероприятий, переписка с образовательной организацией и иные материалы).

4. Ведение контрольно-накопительных дел по проводимым информационно-пропагандистским мероприятиям, взаимодействию с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, органами управления образованием, общественными организациями и объединениями и иными заинтересованными лицами.

5. Изучение организации в образовательных организациях работы по профилактике детского дорожно – транспортного травматизма и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах.

6. Участие в организации и проведении конференций, дискуссий, форумов, совещаний и семинаров по вопросам профилактики детского дорожно – транспортного травматизма.

7. Проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей) по безопасности дорожного движения в образовательных организациях, в том числе с использованием стационарных и мобильных автогородков, детских площадок по безопасности дорожного движения (детских транспортных площадок) для повышения у детей уровня правосознания и правовой культуры в области дорожного движения, привития им навыков безопасного поведения на дорогах.

Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения осуществляется в следующих формах:

1. Организация и проведение массовых информационно-пропагандистских и профилактических мероприятий, в том числе конкурсов и соревнований по безопасности дорожного движения.

2. Участие в организации и проведении конференций, выставок, форумов, совещаний, дискуссий и семинаров по безопасности дорожного движения.

3. Участие в подготовке материалов по пропаганде безопасности дорожного движения для заседаний комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения.

4. Участие в качестве консультантов и рецензентов в создании печатной продукции, кино-, аудио- и видеопродукции, социальной рекламы, сценических постановок по безопасности дорожного движения, а также содействие в организации дальнейшего их использования.

5. Организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством технических средств информации в местах массового пребывания людей.

6. Проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей) с различными категориями участников дорожного движения.

7. Участие в разработке и реализации мероприятий федеральных, региональных (в том числе городских и муниципальных) целевых программ, направленных на предупреждение ДТП, в том числе с детьми¹.

¹Основы деятельности по формированию культуры безопасного поведения на дороге: практическое пособие / сост.: Кузнецова Н.М., Шманева Л.В. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. 74 с

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги данной работы, представляется нужным сформулировать следующие главные тезисы и выводы.

С учетом уровня риска гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий и ущерба, наносимого национальным интересам Российской Федерации, эффективное обеспечение безопасности дорожного движения не может быть достигнуто только в рамках деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Обеспечение безопасности дорожного движения в условиях фактического отсутствия программно-целевого подхода характеризуется недостаточной системностью и некомплектностью, отсутствием четкого разделения полномочий и ответственности между субъектами управления на федеральном, региональном и местном уровнях.

Рассматривая ретроспективный аспект реализации мер уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения, целесообразно выделить некоторые самостоятельные выводы:

1. Потребность в регулировании безопасности на дороге уголовно-правовыми инструментами и способами была сформирована на протяжении длительного периода времени и тесно взаимосвязана с появлением и становлением транспорта как такового.

2. На ранних этапах становления российского государства были сформированы разнообразные нормы права и положения законодательства, обеспечивающие правовое регулирование разнообразных средств передвижения.

3. Сформированные в настоящее время правила дорожного движения на протяжении всего периода становления государственности

соответствовали уровню развития общества, а также менялись по мере динамического изменения и становления техники, транспорта и сети дорог.

4. Действующее уголовное законодательство в области реализации безопасности дорожного движения сталкивалось с множеством негативных факторов и этапов, которые в конечном счете привели к полноценной реализации и регламентации института уголовной ответственности в рассматриваемой сфере.

5. Становления российского законодательства, а также постепенные изменения, происходящие в обществе и государстве, позволили законодателю выделить нормы, устанавливающие ответственность в области безопасности дорожного движения в самостоятельную главу УК РФ.

В настоящее время в РФ отсутствуют критерии оценки эффективности деятельности субъектов управления, а также механизмы контроля со стороны вышестоящих органов государственной власти и общественных институтов. Совершаемые дорожно-транспортные преступления выступают результатом преступных, неверных действий лица, которые складываются и совершаются в течение всего процесса взаимодействия его с внешними факторами. В качестве таковых лиц может быть не только водитель, но и пешеход, а также любой иной участник движения на дороге. Криминогенными факторами, способствующими совершению преступления, признаются сложившаяся криминогенная обстановка, неисправность транспортного средства, состояние человека и его психофизиологические отклонения. На поведение лица оказывают воздействие как субъективные, так и объективные обстоятельства.

В отдельных случаях преступления против безопасности дорожного движения могут быть реализованы лицами, которые с позиции соблюдения норм права, морали и нравственности, отличаются нормальными установками и не характеризуются девиантными формами. В основе деструктивного восприятия лицом реальности лежат отклонения и

сложности, возникшие не только с позиции здоровья, но и с позиции постороннего воздействия на личность. В связи с этим, целесообразно на практике реализовывать судебно-психологическое или психиатрическое исследование.

На наш взгляд, в основу системы мер по профилактике или предупреждению преступлений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, могут быть положены особенности личности, психики лица, совершившего деяние.

Действующие нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения не в полной мере регулируют отношения в этой сфере.

Существующая система государственного управления обеспечения безопасности дорожного движения характеризуется наличием противоречащих друг другу нормативных актов и пробелов в нормативном правовом регулировании. Во многих случаях нормативный акт, устанавливая права и обязанности участников правоотношений, не определяет орган, который обязан осуществлять контроль за их надлежащим соблюдением.

Административные наказания, установленные Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, не всегда соразмерны тяжести последствий, которые могут наступить в результате совершения правонарушения.

Сейчас в России фактически отсутствует система организационно-планировочных и инженерных мер в области совершенствования организации движения транспорта и пешеходов в городах.

Реализуемые мероприятия носят эпизодический характер. Не определены полномочия по проведению мероприятий, направленных на улучшение движения транспорта и пешеходов (регламентация скоростных режимов, введение одностороннего движения и т.д.). Как следствие, в городах

постоянно возникают заторы, существенно затрудняющие и ограничивающие дорожное движение.

К основным детерминантам автотранспортных преступлений субъективного характера относятся низкий уровень общей культуры и правосознания водителей; управление автотранспортным средством в состоянии опьянения; недостаточный уровень знаний, умений и навыков вождения автотранспортных средств; легкомыслие, беспечность, пренебрежительное отношение к правилам дорожного движения и т.п.

Крайне низкая дорожно-транспортная дисциплина участников дорожного движения является одним из наиболее существенных факторов, влияющих на состояние аварийности в России.

Анализ криминологической характеристики личности водителя, совершившего автотранспортное преступление, свидетельствует о наличии определенных типологических свойств, связанных с возрастом водителей, их образованием, предшествующим поведением, социальной адаптацией личности в учебном коллективе, отношением к труду.

Сохраняющаяся сложная обстановка с аварийностью во многом определяется постоянно возрастающей мобильностью населения при имеющемся перераспределении перевозок от общественного транспорта к личному, увеличивающейся диспропорцией между приростом числа автомобилей и приростом протяженности улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки. Следствием такого положения является ухудшение условий движения, заторы, увеличение расхода топлива, ухудшение экологической обстановки и рост количества дорожно-транспортных происшествий.

Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой тяжестью повреждений. Неэффективная

организация работы по оказанию медицинской помощи пострадавшим является одной из основных причин высокой смертности при дорожно-транспортных происшествиях.

Несмотря на многообразие причин и условий, способствующих ДТП, главным компонентом процесса дорожного движения является человек, водитель транспортного средства.

Статистика и судебная практика показывает, что подавляющее большинство всех дорожно-транспортных происшествий происходит по вине водителей. Основная причина происшествий на дорогах – грубейшие нарушения правил безопасности дорожного движения.

Воздействие государства и общества на участников дорожного движения с целью формирования общественно значимых стереотипов транспортной культуры и повышения правосознания осуществляется недостаточно.

Ситуация усугубляется из-за всеобщего правового нигилизма, безразличного отношения к возможным последствиям дорожно-транспортных происшествий, отсутствия адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, недостаточного привлечения населения к деятельности по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

В деле предупреждения автотранспортных преступлений необходимо использовать достижения научно-технического прогресса, поставить их на службу безопасности дорожного движения. Это положение исходит из специфики рассматриваемых происшествий и из роли технических средств, способствующих повышению уровня организации дорожного движения применительно к каждому из его компонентов – человеку, автомобилю, дороге.

Правонарушения допускаются не только в силу антиобщественной или асоциальной установки личности, но и вследствие недостаточной

информации, малоэффективного воздействия аппарата убеждения, отсутствия необходимого контроля и других издержек, связанных с внедрением той или иной нормы, с обеспечением ее жизнедеятельности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

РАЗДЕЛ 1 НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ АКТЫ

1. Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. // Российская газета. 1993. № 237.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63–ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 № 174–ФЗ // СЗ РФ. 2001. № 52 (часть I). Ст. 4921
4. Федеральный закон «О прокуратуре Российской Федерации» от 17 января 1992г. № 2202–1 // Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. № 8. Ст. 366.
5. Федеральный закон «Об адвокатской деятельности и адвокатуре в Российской Федерации» от 31 мая 2002г. № 63–ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 23. Ст. 2102.
6. Федеральный закон «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» от 25 июля 2002г. № 115–ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 30. Ст. 3032.
7. Федеральный закон «О полиции» от 0 февраля 2011г. № 3–ФЗ // СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900.
8. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195–ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 1 (часть I). Ст. 1.
9. «Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации» от 08 марта 2015г. № 21–ФЗ // СЗ РФ. 2015. № 10. Ст. 1391.
10. Указ Президента РФ «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о

территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» от 21 декабря 2016 № 699 // СЗ РФ.2016. № 52 (часть V). Ст. 7614.

РАЗДЕЛ II ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

11. Алексеев, Н. С. Автотранспортные происшествия и их расследовании.: учебное пособие. М.: Статут, 2018. С. 206.
12. Калинина, С.В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел: учебное пособие. М.: ЮНИТИ-ДАНА; Закон и право, 2017. 191 с.
13. Алексеев, И.А. Административное право: учебник. М.: Проспект, 2020. 320 с
14. Бахрах, Д.Н. Административное право России: учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности Юриспруденция. М.: Эксмо, 2018. 622 с.
15. Брунер, Р.А. Административно-процессуальное регулирование участия в производстве по делам об административных правонарушениях уполномоченного при Президенте Российской Федерации по защите прав предпринимателей / Р.А Брунер // Вестник экономической безопасности. 2017. № 2. С. 14–16.
16. Волков, А. М. Административное право России: учебник. М.: Проспект, 2019. 328 с.
17. Гадиятова, М.В. Проблемы участия прокурора в рассмотрении дел об административных правонарушениях / М.В Гадиятова // Юридическая наука. 2018. №5. С. 68–71.
18. Гречина, Л.А. Административное право РФ: учебное пособие. М.: РГ-Пресс, 2018. 112 с.

19. Грипп, Э.Х. Правовая природа производства по делам об административных правонарушениях/ Э.Х. Грипп // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке. 2018. № 10–4. С. 83
20. Гришаев, А.Н. Обеспечение прав граждан при назначении органами внутренних дел административных наказаний: дис. ... канд. юрид. наук. М. 2008. 172 с.
21. Деменкова, Н. Г. Административное право в схемах и таблицах: учебник. М.: Проспект, 2019. 112 с.
22. Денисенко, В.В. Теория административно-деликтных отношений: дис. ... д-ра юрид. наук. СПб. 2015. 394 с.
23. Джуха, О.В. Принцип справедливости в административно-юрисдикционном процессе / О.В. Джуха // Проблемы экономики и юридической практики. 2018. №3. С. 26–29.
24. Захарова, О.С. Административно-деликтное право: формирование концепции отрасли права / О.С. Захарова // Вестник Воронежского государственного университета. 2017. № 1 (2). С. 143–158.
25. Бененов, К.Т. Криминологическая характеристика лиц, совершивших автотранспортные преступления: учебное пособие. М.: Прогресс, 2017. С. 107.
26. Гумеров, И.А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение: Автореф. дис. канд. юрид. наук. Казань. 2016.
27. Евтюков, С.А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: расследование, реконструкция, экспертиза: учебное пособие. СПб.: ДНК, 2018. С. 178
28. Сундуоров, Ф.Р. Наказание в уголовном праве: учебное пособие. М.: Статут, 2016. С.220.

29. Никитас, Д.А. Состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации: учебное пособие. М.: РС. 2018. С. 168
30. Комиссарова, В.С. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть: учебное пособие. М.: Статут, 2020. С.112.
31. Клейменов, М.П. Уголовно-правовое прогнозирование и его роль в борьбе с преступностью: учебное пособие. Омск: 2017, С. 72.
32. Боровский, Б.Е. Автотранспортные преступления: учебное пособие.. М.: Юр. Литература, 2019. С. 101.
33. Сухарев, Е.О. Квалификации дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: Юр. Литература, 2016. С. 244.
34. Клочков, В.В. Вопросы борьбы с неосторожной преступностью. Современные проблемы уголовного права. Монография. М.:ТЭК 2017. С. 44–48.
35. Проценко, С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления: учебное пособие. Спб.: РС. 2019. С. 244.
36. Романов, А.Н. Автотранспортная психология. Монография. М.: Академия, 2018. С. 20–23.
37. Лукьянов, В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: ДНХ, 2017. С. 166
38. Чучаев, А.И. Механизм транспортного преступления: учебное пособие. Саратов: ТМ-Кмп., 2016. С. 91.
39. Федоров, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Монография. М.: Экзамен, 2016. С. 124.
40. Жулев, В.И. Преступность в среде транспорта: учебное пособие. М.:Искра, 2017. С. 307.
41. Яблоков, Н.П. Криминалистика: учебное пособие. М.: Юристъ, 2019. С. 629.

42. Якубенко, Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, ответственность: учебное пособие. Тюмень, 2017. С. 113.
43. Зубач, А. В. Административное право: учебник для СПО.М.: Юрайт, 2019. 530 с.
44. Иванов, Д.В. Административное право Российской Федерации: учебное пособие. М.: Издательский дом Университета "Синергия", 2020. 320 с.
45. Казакова, В.В. Уполномоченный при Президенте Российской Федерации по защите прав предпринимателей: некоторые аспекты правового статуса / В.В Казакова // Марийский юридический вестник. 2016. №2 (17). С. 14–17.
46. Каплунов, А.И. Законодательство об административном судопроизводстве и его влияние на дальнейшее развитие теории административного процесса и формирование административно-процессуального права как отрасли права / А.И Каплунов // Государство и право.2016. № 10. С. 19 – 26.
47. Кизиллов, В.В. Органы внутренних дел (полиция) как орган административной юрисдикции России / В.В. Кизиллов // Современные проблемы административного и полицейского права. Сборник статей Омской юридической академии. Омск: Омская юридическая академия, 2015. С. 91 – 101.
48. Козлов, Ю.М. Административное право: учебник. М.: Юристъ, 2017. 554 с.
49. Конин, Н.М. Административное право: учебник для бакалавриата и специалитета. М.: Юрайт, 2019. 432 с.
50. Конин, Н.М. Административное право: учебник для СПО. М.: Юрайт, 2017. 402 с.
51. Конин, Н.М. Административное право: учебник для СПО. М.: Юрайт, 2019. 432 с.

52. Конин, Н.М. Административное право: учебник. М.:Юрайт, 2018. 426 с.
53. Круглов, В.А. Административно-деликтное право: учебное пособие. М.: МИУ, 2017. 111 с.

РАЗДЕЛ III ПОСТАНОВЛЕНИЯ ВЫСШИХ СУДЕБНЫХ ИНСТАНЦИЙ И МАТЕРИАЛЫ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ

54. Приговор Сосновского районного суда Челябинской области [Электронный ресурс] // Официальный сайт Рошинского сельского поселения Сосновского муниципального района Челябинской области. URL: <https://roshinskoe.eps74.ru/Publications/news/Show?id=1232> (дата обращения: 10.04.2021)
55. Приговор Ленинского районного суда Челябинской области [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Судакт». URL: <https://sudact.ru/regular/doc/GLHXKiYuE0xT/> (дата обращения: 10.04.2021)