

Федеральное государственное казённое образовательное
учреждение высшего профессионального образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»



ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПРАВОВЫЕ И ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

Сборник материалов межвузовской конференции



Орёл
ОрЮИ МВД России
2012

УДК 351.81+159.9:34
ББК 67.99(2)116.1+88.4
О-13

Под редакцией к.ю.н. Л.Ю. Щербаковой

- О-13** «Обеспечение безопасности дорожного движения: правовые и психологические проблемы» межвуз. конф. (2011 ; Орел). Сборник материалов межвузовской конференции «Обеспечение безопасности дорожного движения: правовые и психологические проблемы» 06 октября 2011 г. / Орловский юридический институт МВД России. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2012. – 89 с.

В сборник включены статьи и тезисы выступлений участников состоявшейся в 2011 году в Орловском юридическом институте МВД России межвузовской конференции.

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

Тексты статей печатаются в авторской редакции.

УДК 351.81+159.9:34
ББК 67.99(2)116.1+88.4

© ОрЮИ МВД России, 2012

Некоторые проблемы квалификации по ст. 264 УК РФ «Нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» в судебной и следственной практике»

Алексеева Л.А.,
к.ю.н., преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД России

В судебно-следственной практике нередко возникают трудности при отграничении ст. 264 УК РФ от смежных составов преступлений. Такие трудности возникают, в частности, в процессе квалификации действий лиц, нарушающих правила эксплуатации самоходных машин.

В п. 4 Постановления Пленума Верховного суда РФ № 25 от 9 декабря 2008 г. указано: «Действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, а равно в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ». Данное положение связано с тем, что нарушения правил технической эксплуатации транспорта, техники безопасности при производстве различных видов работ (ремонтных, погрузочно-разгрузочных, сельскохозяйственных и т.п.) посягают на другие объекты (жизнь, здоровье человека, безопасные условия труда) и не могут поэтому квалифицироваться по ст. 264 УК.

Некоторые суды, как показывает анализ практики, все же допускают ошибки в квалификации действий лиц, управляющих тракторами и иными самоходными машинами.

Ответственность по ст. 264 УК РФ дифференцируется в зависимости от наступивших последствий и наличия состояния опьянения у лица, управляющего транспортным средством (ч. 2, 4 и 6).

Если в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства наступили последствия, предусмотренные разными частями ст. 264 УК РФ, то вменяются в вину все последствия, а действия квалифицируются по той части, которая предусматривает более тяжкие последствия. По совокупности преступлений деяния с указанными различными последствиями должны квалифицироваться в тех случаях, когда они совершены в разное время и наступившие последствия явились результатом нескольких вза-

имно не связанных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств¹.

Если суд на основании исследованных доказательств установит, что указанные в статье 264 УК РФ последствия наступили не только вследствие нарушения лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но и ввиду несоблюдения потерпевшим конкретных пунктов правил (неприменение пассажиром при поездке ремней безопасности, поездка на мотоцикле без мотошлема и т.п.), эти обстоятельства могут быть учтены судом как смягчающие наказание, за исключением случаев, когда водитель не выполнил свои обязанности по обеспечению безопасности пассажиров.

Проблемы при квалификации возникают в тех случаях, когда наступление последствий вызвано обоюдной виной лица, управлявшего транспортным средством и, например, пешехода. В данном случае лицо, управлявшее транспортным средством, будет отвечать по ст. 264 УК, а, например, пешеход – по ст. 268 УК.

Нередки в следственной практике случаи, когда наступление тяжких последствий вызвано виновными действиями самих потерпевших. В подобных случаях уголовная ответственность лиц, управлявших транспортными средствами, исключается.

Обязательным признаком состава преступления является причинная связь между нарушением правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств и наступившими в результате последствиями.

Причинная связь по делам этой категории обладает довольно сложным характером, имеет ряд специфических особенностей. Специфика ее состоит в том, что в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности вредные последствия носят зачастую ситуативный, случайный и не всегда адекватный степени тяжести нарушения соответствующих правил характер. Как показывают специальные исследования, насчитывается свыше 250 различных факторов, порождающих дорожно-транспортные преступления. Установление причинной связи по этой категории дел с учетом отмеченных обстоятельств, представляет трудность для судебной практики. Изучение ее показывает, что в процессе квалификации каждое третье из всех решений по делам об автотранспортных преступлениях, опубликованных в бюллетенях Верховного суда России, посвящено анализу причинной связи².

Причинная связь должна устанавливаться между деянием в форме нарушения соответствующих правил и наступившими последствиями. Однако сам

¹ Постатейный комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под редакцией доктора юридических наук, профессора А.И. Чучаева. М.: «Юридическая фирма «КОН-ТРАКТ», «ИНФРА-М», 2009.

² Коробеев А.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатацию транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 11.

по себе факт нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств еще ни о чем не говорит. Судебная практика нередко сталкивается с ситуациями, когда нарушение правил налицо, но оно не находится в причинной связи с результатом: последствие наступило как итог действия иных причин (неправомерного поведения других участников движения, непреодолимой силы природы, скрытых дефектов транспортных средств и т.п.)¹.

Нередки в следственной практике случаи, когда в развитие событий вмешиваются третьи силы.

Действие (бездействие) субъекта транспортного преступления лишь в том случае может быть признано причиной наступившего вредного последствия, если оно будет отвечать определенным требованиям. В первую очередь необходимо убедиться, что поведение виновного, приведшее к наступлению предусмотренных в законе последствий, по своему характеру соответствует признакам объективной стороны состава транспортного преступления. Причинная связь должна устанавливаться не просто с действием или бездействием лица, а именно с нарушением соответствующих правил безопасности. По делам об автотранспортных преступлениях вопрос о причинной связи должен обсуждаться только после установления факта нарушения соответствующих правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и выяснения характера наступивших вредных последствий. Действие, хотя и находившееся в определенной связи с результатом (например, явившееся одним из условий его наступления), но не нарушившее правила безопасности, не может рассматриваться как преступление. Иными словами, действие лица можно признать причиной наступления вредного результата только тогда, когда оно противоречило правилам безопасности. Если же поведение лица соответствовало этим правилам, то причинная связь между его действиями и последствиями вообще не подлежит установлению, как бы ни был при этом тяжел фактически наступивший результат.

С другой стороны, установлением одного лишь факта нарушения субъектом правил безопасности вопрос о наличии причинной связи между допущенным нарушением и наступившими последствиями еще не решается. Противоправное поведение только тогда может быть признано причиной наступления преступных последствий, когда оно не только предшествовало им во времени, но и было таким условием их наступления, при отсутствии которого последние вообще не могли бы наступить.

В случае же, если последствия наступили бы вне зависимости от того, было ли поведение лица противоправным или безупречным с точки зрения соблюдения им правил безопасности, причину данных последствий следует искать не в действиях субъекта, а в других обстоятельствах.

¹ Комментарий к уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный). 4-е издание, переработанное и дополненное / Под ред. А.А. Чекалина, В.Т. Томина, В.В. Сверчкова. М.: Юрайт-Издат, 2007.

Субъективная сторона преступления имеет сложную конструкцию. Формы вины по отношению к нарушениям правил безопасности и вызванным ими последствиям не всегда совпадают между собой. Иными словами, субъективная сторона характеризуется неоднородностью психического отношения виновного к действию и его последствиям. Анализ судебной практики показывает, что правила безопасности нарушаются в основном умышленно, к последствиям же этих нарушений субъект относится неосторожно (в виде преступного легкомыслия или небрежности). Поскольку действующее уголовное законодательство знает деление вины лишь на две формы (умысел и неосторожность), возникает необходимость четко определить, умышленную или неосторожную вину предполагает состав рассматриваемого преступления в целом. Анализируемое преступление должно рассматриваться как совершенное по неосторожности, поскольку субъективную сторону этого деяния определяет неосторожное отношение лица к возможности наступления общественно опасных последствий при нарушении им правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Если по делу будет установлено, что причинение смерти или вреда здоровью потерпевшего охватывалось умыслом виновного, содеянное следует рассматривать как умышленное преступление против жизни или здоровья граждан. В тех случаях, когда виновным последовательно совершены два самостоятельных преступления, одно из которых являлось транспортным, а другое - против жизни или здоровья, его действия подлежат квалификации по совокупности указанных преступлений¹.

Тщательное и глубокое изучение субъективной стороны позволяет своевременно отграничить транспортные преступления от невиновного причинения вредных последствий. Анализ же судебной практики показывает, что в ней нередко еще встречаются случаи объективного вменения по такого рода делам.

Так, выборочное исследование статистических данных привело некоторых ученых к выводу, что из 100 дорожно-транспортных происшествий с вредными последствиями только 30-35 явились результатом преступных действий водителя. Остальные происшествия возникли из-за неосмотрительных действий самих пострадавших или в силу случайного или неблагоприятного стечения обстоятельств, не охватываемых предвидением водителя или других лиц².

Порою суды не учитывают объективные и субъективные особенности ситуации и вменяют водителю в вину наступление последствий, которые он не только не должен был, но и не мог предвидеть. В частности, так иногда происходит при решении вопроса, должен ли водитель транспортного средства предполагать, что другой участник движения не выполнит правил безопасности движения? В постановлении по делу К. Пленум Верховного суда страны указал, что водитель, движущийся с соблюдением Правил движения, не обязан исхо-

¹ Коробеев А.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатацию транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 11.

² Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 136.

доть из возможности грубого нарушения этих Правил другими водителями, если он не должен был и не мог предвидеть такое нарушение¹.

Резюмируя все изложенное, следует прийти к выводу, что водителю, не нарушившему правил безопасности движения, нельзя вменять в ответственность непредотвращение последствий аварийной ситуации, которая была создана виновными действиями потерпевшего или других участников движения. Если расчет человека оправдан и был обоснован, но случайные, непредвиденные обстоятельства либо нарушение обязанностей другими лицами вызвали этот результат, действия и наступившие последствия не могут быть поставлены ему в вину.

Завершая рассмотрение некоторых проблем квалификации по ст. 264 УК РФ «Нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» в судебной и следственной практике, необходимо подчеркнуть, что не всякое нарушение указанных правил, повлекшее определенные законом последствия, может быть квалифицировано по ст. 264 УК РФ. Иногда суды применяют ст. 264 УК РФ к тем случаям, когда надо было применить другие статьи УК: о преступлениях против личности, о нарушении правил охраны труда, о должностных преступлениях.

Проблемы при квалификации возникают и в тех случаях, когда наступление последствий вызвано обоюдной виной лица, управлявшего транспортным средством и, например, пешехода. Особую сложность вызывает установление причинной связи по делам данной категории, поскольку она обладает довольно сложным характером, имеет ряд специфических особенностей. Специфика ее состоит в том, что в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности вредные последствия носят зачастую ситуативный, случайный и не всегда адекватный степени тяжести нарушения соответствующих правил характер. Установлением одного лишь факта нарушения субъектом правил безопасности вопрос о наличии причинной связи между допущенным нарушением и наступившими последствиями еще не решается. Противоправное поведение только тогда может быть признано причиной наступления преступных последствий, когда оно не только предшествовало им во времени, но и было таким условием их наступления, при отсутствии которого последние вообще не могли бы наступить.

В случае же, если последствия наступили бы вне зависимости от того, было ли поведение лица противоправным или безупречным с точки зрения соблюдения им правил безопасности, причину данных последствий следует искать не в действиях субъекта, а в других обстоятельствах.

¹ Сборник постановлений Пленума и определений коллегий по уголовным делам Верховного Суда СССР. М., 1973. С. 352-354; см. также: Бюллетень Верховного Суда РФ. 2003. № 4.

Уголовно-правовая характеристика ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»

Антохина Н.Ю.,

*преподаватель кафедры уголовного
права, криминологии и психологии*

Орловского юридического института МВД России

Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств предусмотрена в ст. 264 УК РФ. Данная статья находится в разделе IX, предусматривающем ответственность за преступления против общественной безопасности и общественного порядка, в главе 27 «Преступления против общественной безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Таким образом, видовым объектом преступления является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В Федеральном законе от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (в ред. от 18.07.2011) транспортная безопасность определяется как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. При этом под актом незаконного вмешательства понимается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий¹.

Непосредственным объектом преступления является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Согласно Федеральному закону от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» безопасность дорожного движения – состояние процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий².

Обязательным элементом данного состава преступления является предмет. Предмет преступления, как указано в ст. 264 УК РФ, – автомобиль, трамвай или другое механическое транспортное средство. Понятие «другое механическое транспортное средство» частично раскрывается в примечании к статье 264, где указано, что «под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также тракторы и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства».

Механическое транспортное средство обладает следующими признаками:

- 1) имеет объем двигателя более 50 куб. см;
- 2) минимальная конструктивная скорость – 50 км/ч.

¹ О транспортной безопасности: Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изменениями от 18 июля 2011 г.).

² О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с изменениями от 19 июля 2011 г.).

Сделав предмет преступления обязательным элементом, законодатель в диспозиции статьи использует термин «другое механическое транспортное средство», а в примечании к ней использует термин «иные самоходные машины» и «иные механические транспортные средства», что создает определенные неудобства в правоприменительной практике, поскольку позволяет расширительно толковать данную норму.

Объективная сторона преступления включает в себя совокупность следующих признаков:

- а) нарушение правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств;
- б) наступление определенных последствий;
- в) причинную связь между фактом нарушения правил и наступившими в результате последствиями.

Преступление может быть совершено путем как действия, так и бездействия.

Нарушение правил дорожного движения может выражаться в превышении скорости, неправильном обгоне, несоблюдении правил проезда железнодорожных переездов, перекрестков и т.д., управлении транспортным средством в состоянии опьянения и т.п.

Эксплуатация транспортных средств запрещается, если: не соблюдаются нормы эффективности торможения рабочей тормозной системы; нарушена герметичность гидравлического тормозного привода; суммарный люфт в рулевом управлении превышает установленные значения; неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи); имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа и т.д. Игнорирование указанных запретов образует нарушение правил эксплуатации транспортного средства. Последнее может проявляться и в несоблюдении правил перевозки пассажиров или перевозки груза, правил технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта и др.¹.

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

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации для работников прокуратуры (постатейный) / Отв. ред. канд. юрид. наук В.В. Малиновский; науч. ред. проф. А.И. Чучаев. «КОНТРАКТ», 2011.

В качестве последствий преступления закон в настоящее время называет тяжкий вред здоровью (ч. 1, ч.2 ст. 264 УК РФ), смерть одного (ч. 3, ч. 4 ст. 264 УК РФ) или нескольких (ч. 5, ч. 6 ст. 264 УК РФ) потерпевших.

Причинение любого по размеру имущественного вреда ответственности по анализируемой статье не влечет. Но это отнюдь не означает, что виновные в данном случае, как предлагается в литературе, должны нести ответственность по ст. 268 УК¹. Сфера действия упомянутой нормы – несколько иная; лица, совершающие предусмотренное ст. 264 УК преступление, в круг субъектов этого деяния не входят. Следовательно, причинение ими в результате совершения дорожно-транспортного происшествия исключительно материального ущерба (независимо от его размера) образует состав административного проступка или гражданско-правового деликта.

По мнению А.И. Коробеева, в самом крайнем случае можно ставить вопрос о привлечении к уголовной ответственности за уничтожение или повреждение имущества по неосторожности (ст. 168 УК), поскольку в указанной норме действительно криминализировано уничтожение или повреждение чужого имущества в крупном размере, совершенное путем неосторожного обращения с источником повышенной опасности. В судебной практике подобная квалификация уже встречается².

Одним из основных признаков тяжкого причинения вреда признается опасность его для жизни человека. Опасным для жизни является вред здоровью, вызывающий состояние, угрожающее жизни, которое может закончиться смертью. Предотвращение смертельного исхода в результате оказания медицинской помощи не изменяет оценку вреда здоровью как опасного для жизни. Анализ судебной практики свидетельствует, что большая часть причинения тяжкого вреда здоровью признается таковым по признаку его опасности для жизни человека³.

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

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК необходимо установить, что наступившие последствия причинно обусловлены нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Вопрос о наличии причинной связи в транспортных преступлениях решается далеко не однозначно, трудности, которые возникают при его решении, порой обусловлены сложным взаимодействием целого ряда обстоятельств

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации с постатейными материалами и судебной практикой. М., 2001. С. 865.

² Коробеев А.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 11.

³ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Отв. ред. В.М. Лебедев. М.: «Юрайт», 2007.

(неправомерными действиями водителя транспортного средства, неосторожным поведением потерпевшего, других лиц, плохим состоянием дороги, особенностями климатических условий и т.п.). В подобных случаях, если последствия явились причиной совместных действий нескольких лиц, лицо, управлявшее транспортным средством, будет отвечать по ст. 264 УК, а, например, пешеход - по ст. 268 УК.

Субъект преступления специальный – лицо, достигшее возраста 16 лет и управляющее транспортным средством. Для квалификации деяния по ст. 264 УК не имеет значения, имел ли виновный водительские права. При поездке на учебной машине с двойным управлением ответственность за нарушенные правила вождения несет инструктор, так как согласно Правилам дорожного движения обучающий вождению приравнивается к водителю. Вместе с тем следует учитывать, что по Правилам дорожного движения обучаемый также считается водителем транспортного средства, поэтому в случаях, когда будет установлено, что нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств произошло по вине курсанта, пренебрегшего указаниями инструктора, то первый подлежит ответственности по статье 264 УК РФ¹.

Водители велосипедов с подвесным двигателем, мотоколясок, мотонарт, мопедов и иных самодвижущихся механизмов с объемом двигателя менее 50 куб. см и конструктивной скоростью менее 50 км/час не относятся к лицам, управляющим механическим транспортным средством, а значит, и к числу субъектов ст. 264 УК РФ. Водители таких средств наряду с пешеходами должны приравниваться к иным участниками дорожного движения. Допущенные ими нарушения правил дорожного движения и эксплуатации, повлекшие общественно опасные последствия, предусмотренные законом, должны квалифицироваться по ст. 268 УК РФ (Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта)².

Субъективная сторона преступления в силу прямого указания закона характеризуется неосторожным отношением к наступившим последствиям.

Завершая рассмотрение уголовно-правовой характеристики преступлений, нарушающих правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, еще раз необходимо подчеркнуть, что в качестве непосредственного объекта данного преступления является безопасность движения автомобилей, трамваев и других механических транспортных средств. Вместе с тем при совершении данного преступления вред причиняется и другим правоохраняемым объектам: жизни, здоровью, личному имуществу. Однако эти интересы выступают лишь в качестве дополнительного непосредственного объекта, который не определяет и не может определять правовую природу данного преступления. Что касается объективной стороны рассматриваемого преступления, то она складывается не из одного, а из целого ряда нарушений. Уголовно-правовое значение

¹ Грачева Ю.В., Ермакова Л.Д. и др. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Отв. ред. А.И. Рарог. 6-е изд., перераб. и доп. «Проспект», 2009.

² Самодурова Е.Г. Участники дорожного движения как субъекты преступления против безопасности движения транспорта // Транспортное право. 2008. № 2.

имеет факт причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего, смерть потерпевшего, смерть двух и более лиц. Причинение имущественного ущерба находится за рамками состава данного преступления.

К вопросу о назначении наказания за преступные нарушения правил дорожного движения

Баранчикова М. В.,

к.ю.н., ст. преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии

Орловского юридического института МВД России

Современное состояние уголовной политики в сфере безопасности дорожного движения характеризуется крайне неблагоприятной динамикой. При относительно стабильном количестве дорожно-транспортных преступлений наблюдается увеличение тяжести их последствий и количества пострадавших. Это позволяет говорить об ухудшении криминальной ситуации на российских дорогах, что требует повышения эффективности уголовно-правового реагирования на факты преступных нарушений правил дорожного движения.

Преступные посягательства на безопасность дорожного движения, будучи неосторожными преступлениями, являются менее опасными по сравнению с аналогичными умышленными преступлениями. Однако ценность объекта, к которому относится наряду с безопасностью дорожного движения здоровье и жизнь потерпевших, вынуждает относить эти преступления к числу значимых деяний. Опасность последствий преступных нарушений правил дорожного движения обуславливает необходимость назначения справедливого наказания за их совершение.

В Уголовном кодексе РФ ответственность за нарушение правил дорожного движения лицами, управляющими транспортными средствами, предусмотрена ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». Состав данного преступления сформулирован как материальный, то есть ответственность за преступные нарушения правил дорожного движения возможна лишь при наступлении определенных последствий.

Разграничение ответственности за дорожно-транспортные преступления с разными видами последствий происходит на законодательном уровне с учетом категоризации преступлений в зависимости от их тяжести и путем использования квалифицирующих признаков. Характер последствий и состояние опьянения являются критерием выделения квалифицированных видов состава данного преступления. В качестве последствий преступления закон в настоящее время называет тяжкий вред здоровью (ч. 1, 2 ст. 264 УК), смерть одного (ч. 3, 4 ст. 264 УК) или нескольких (ч. 5, 6 ст. 264 УК) потерпевших.

Для осуществления принципа дифференциации ответственности и индивидуализации наказания следует признать правильным, что санкция в ст. 264 УК является альтернативной и относительно-определенной, предусматриваю-

щей возможность назначения разных видов наказания за преступные нарушения правил дорожного движения.

Деяние, ответственность за которое предусмотрено ч. 1 ст. 264 УК, отнесено к преступлениям небольшой тяжести, что, на наш взгляд, не в полной мере отражает опасность данного деяния. В юридической литературе справедливо высказываются предложения за перевод этого деяния в категорию преступлений средней тяжести с сохранением альтернативы, но с установлением санкции до 4 лет лишения свободы.

Целесообразность этого обуславливается необходимостью того, что еще сравнительно недавно в 76 % дел о преступных нарушениях правил дорожного движения реальное наказание в виде лишения свободы не назначалось. Суды, несмотря на причинение тяжкого вреда здоровью и даже смерти потерпевшему, назначали наказание условно, нивелируя тем самым опасность данного деяния и особенно наступивших последствий.

В случае совершения виновным нарушения, повлекшего смерть человека необходимо менять практику условного назначения наказания. За дорожно-транспортное происшествие, повлекшее смерть человека или гибель двух и более лиц, следует установить повышенное наказание и назначать его реальное отбытие.

В юридической литературе высказываются предложения о том, что жесткость санкций можно достичь и путем кардинального изменения дополнительного наказания – лишения права управлять транспортным средством.

Предлагается увеличить срок лишения виновных такого права в качестве дополнительного наказания с трех до пяти лет, а водителей, находящихся в состоянии опьянения и виновных в подобном преступлении с особо тяжкими последствиями, лишать права пожизненно¹. Необходимость такого шага обусловлена увеличением количества подобных преступлений, повлекших гибель многих людей в последние годы.

Такая практика уже есть в ряде зарубежных стран, что повлекло резкое снижение аварийности на дорогах, и может быть использована при привлечении к уголовной ответственности по российскому уголовному законодательству. Это будет выступать важным сдерживающим фактором, позволяющим предупредить совершение наиболее опасных дорожно-транспортных преступлений.

Предложение касается изменения сроков наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в сторону их ужесточения. По справедливому утверждению Н.Ю. Исаева, к решению этого вопроса необходимо подойти с законодательной точки зрения, изменив содержание ст. 47 УК РФ, раскрывающей содержание и порядок назначения данного вида наказания. Это будет касаться не только транспортных,

¹ Крылова Е.С. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью как вид уголовного наказания по законодательству России и зарубежных стран: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов. 2002. С. 8.

но и иных преступлений, где важную роль играет профессионализм виновного, которым он грубо пренебрег и допустил тяжкие последствия¹.

При привлечении к уголовной ответственности за преступные нарушения правил дорожного движения необходимо назначать законное и справедливое наказание в пределах, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Справедливость назначения наказания зависит от полного, объективного и всестороннего исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, правильного вывода о квалификации преступления с указанием пункта, части и статьи УК, по которым лицо признается виновным.

При назначении наказания учитываются характер общественной опасности нарушений правил дорожного движения, степень вины лица, управляющего транспортным средством, наличие криминогенных и иных факторов, обусловивших наступление тяжких последствий в результате дорожно-транспортного происшествия. Важную роль в индивидуализации наказания играют предусмотренные ст. 61 и 63 УК РФ смягчающие и отягчающие ответственность обстоятельства.

Основной целью назначенного за преступные нарушения правил дорожного движения наказания должно быть восстановление социальной справедливости путем оказания помощи потерпевшему, возмещения причиненного ему преступлением вреда, учета большинства его законных прав и интересов. Результатом справедливости наказания должна стать уверенность граждан в неотвратимости наказания за дорожно-транспортные преступления, законности и целесообразности конкретных мер уголовно-правового реагирования на преступные нарушения правил дорожного движения.

Некоторые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий, осуществляемой подразделениями участковых уполномоченных полиции и ГИБДД

Барышников М.В.,

*к.ю.н., преподаватель кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Орловского юридического
института МВД России*

Обеспечение безопасности дорожного движения и, прежде всего, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) как транснациональная проблема современности актуальна для всего мирового сообщества, и ее решение видится исключительно с позиций различных отраслей научного знания. Проблема безопасности дорожного движения приобретает все большую актуальность в связи с возрастающей диспропорцией между резким ростом ко-

¹ Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С. 94.

личества автотранспортных средств, высокой интенсивностью движения автотранспорта и несовершенством организации дорожного движения, которые приводят к перепробегу транспорта, увеличению расхода топлива, ухудшению экологической обстановки, а главное – увеличению нарушений правил дорожного движения (ПДД) его участниками.

Аварийность на автомобильном транспорте признана мировым сообществом одной из социально-экономических проблем современного общества, о чем свидетельствуют следующие статистические показатели: на территории Российской Федерации только в результате ДТП в 2009 г. погибло 203618 человек, в 2010 г. – 199431, в 2011 г. – 199868¹.

В настоящее время в России действует Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения на 2006-2012 годы». Благодаря ей только за прошедшие пять лет удалось сохранить более десяти тысяч жизней, значительно снизить основные показатели аварийности. В рамках ФЦП проводится масштабная работа по профилактике дорожно-транспортных происшествий, причем к ней активно привлекаются органы государственной власти всех уровней, общественные организации, средства массовой информации. В Орловской области действует «Концепция Долгосрочной областной целевой программы повышения уровня дорожной безопасности «Цель-ноль» на 2010-2015 годы»², которая призвана повысить уровень дорожной безопасности, предупредить опасное поведение участников дорожного движения, сократить детский дорожно-транспортный травматизм, усовершенствовать организацию движения транспорта и пешеходов.

Ведется активная пропаганда безопасного поведения на дороге как среди взрослых участников дорожного движения, так и среди несовершеннолетних – в школах, детских садах и колледжах. По всей стране внедряются системы автоматической видеофиксации правонарушений на дороге. И это далеко не полный перечень мероприятий, проводимых в рамках программы.

В настоящее время по поручению Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина начата подготовка новой ФЦП, рассчитанной на 2013-2020 годы. Ее главная цель – обеспечить сохранение наметившихся положительных тенденций в дорожной ситуации и способствовать дальнейшему сокращению числа ДТП.

Участковые уполномоченные полиции активно взаимодействуют с ГИБДД путем совместного участия в реализации подобных долгосрочных комплексных программ. В их функции входит агитация, пропаганда, повышение правосознательности граждан, обучение правилам поведения на дороге, работа с детьми, участие в оперативно-профилактических мероприятиях, внесение предложений, направленных на сокращение количества ДТП на администра-

¹ Состояние преступности в России // ЦСИ ФКУ «ГИАЦ МВД России».

² Об утверждении концепции долгосрочной областной целевой программы повышения уровня дорожной безопасности «Цель-НОЛЬ» на 2010-2015 годы: Постановление Правительства Орловской области от 24 июня 2010 г. № 222 (с изменениями на 5 марта 2011 года) // Информационно-правовой портал «Гарант».

тивном участке, применение к виновникам мер воздействия. При этом участковые уполномоченные полиции осуществляют совместную работу с отделами информационно-аналитической работы и пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД.

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

Специфической формой воспитательно-профилактического воздействия на участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов) являются смотры по безопасности дорожного движения, операции, рейды, тематические конкурсы и кинофестивали, агитпробеги и иные массовые мероприятия.

В деле предупреждения дорожно-транспортных происшествий и преступлений наряду с организационными, техническими и воспитательными мерами определенное место занимают и правовые меры.

Так, сотрудники ОВД могут применять к нарушителям Правил дорожного движения и иных нормативов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения, административно-правовые меры воздействия. Применение к нарушителям административно-правовых норм оказывает профилактическое воздействие на все категории участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов), на население в целом.

В предупредительной работе службе ГИБДД оказывают помощь различные общественные формирования¹. На территории Орловской области это добровольные народные дружины (ДНД)², но после того как у членов дружин убрали многие полномочия и льготы, вступление в их ряды стало практически принудительным и их деятельность, не основанная на личной заинтересованности, не приносит большой практической пользы. ДНД участвуют в рейдах совместно с участковыми уполномоченными полиции, нарядами ППС, однако в большинстве случаев не как активные участники, а как зрители. В связи с нехваткой денежных средств упразднено удостоверение дружинника, подтверждающее принадлежность гражданина к данной организации. В связи с этим

¹ П.6.9 Приказа МВД РФ от 17.01.2006 № 19 (в ред. Приказов МВД РФ от 25.12.2010 № 883) «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений» (вместе с «Инструкцией о деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений») // Консультант Плюс: [Электронный ресурс]. [Http://www.consultant.ru](http://www.consultant.ru).

² Об участии населения в охране общественного порядка на территории Орловской области: Закон Орловской области от 09.07.2001 г. № 208-ОЗ.

считаем необходимым вернуть сотрудникам ДНД льготы или упразднить их как формальные структуры.

Значительную помощь в профилактике дорожно-транспортных происшествий оказывают внештатные сотрудники полиции. Они могут выполнять различные функции, например, участвовать в надзоре за соблюдением Правил дорожного движения, в их пропаганде, в разработке профилактических мер, в розыске скрывшихся с места ДТП водителей, в розыске угнанных транспортных средств и т.д.

Осуществляя профилактическую деятельность, подразделения ГИБДД взаимодействуют с другими службами органов внутренних дел, в частности с участковыми уполномоченными полиции, которые знают на своих участках систему дорог, их состояние, расположение детских образовательных, лечебных учреждений, мест отдыха граждан, где они возможно употребляют спиртное, а затем могут совершать различные правонарушения, в том числе и в сфере безопасности дорожного движения; места стоянок автомобилей, в том числе автостоянки, стоянки такси, гаражно-строительные кооперативы, автомастерские, автодромы и автошколы. Большое значение имеют профилактические беседы во время приема граждан, обхода домов, отчетов перед населением, в которых обязательно должна затрагиваться тема об ответственности за дорожно-транспортные преступления и правонарушения с обязательным приведением конкретных примеров и статистики.

Участковый уполномоченный полиции (далее УУП) может оказать большую помощь сотрудникам ГИБДД во время розыска автомобилей или граждан, так как эта информация может содержаться в служебной документации УУП или может быть получена от доверенных лиц. Участковые уполномоченные полиции участвуют во многих оперативно-профилактических мероприятиях, проводимых ГИБДД.

Наряду с общей профилактикой ДТП ГИБДД и УУП совместно участвуют в профилактике наиболее распространенных видов дорожных правонарушений. В частности, к ним относятся аварии, совершаемые водителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения.

Пьянство в России – проблема многих веков, однако в последнее время она приобрела характер национальной катастрофы. У россиян отсутствует культура питья и внутренний самоконтроль, чувство меры. Традиционная русская привычка делать все, надеясь на «авось», если речь идет о спиртном и желании сесть за руль, приводит к несчастьям на дорогах.

В целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий, совершаемых в состоянии алкогольного опьянения на административном участке, участковый уполномоченный полиции должен:

- проводить профилактические беседы с лицами, проживающими на административном участке и имеющими в личном пользовании автотранспорт;
- в ходе поквартирного или подворного обхода выяснять у местных жителей об известных им фактах езды в нетрезвом виде, проверять полученную

информацию, проводить с выявленными лицами беседы о недопустимости совершения противоправных действий;

- проводить проверку мест отдыха граждан: кафе, баров, ресторанов, мест отдыха на природе, парков, скверов – с инструктажем работников сферы обслуживания о порядке действий в случае выявления лиц, находящихся в нетрезвом состоянии, намеренных покинуть место отдыха за рулем автомобиля;

- осуществлять наблюдение лично или с привлечением общественности с целью выявления подобных граждан, принимать к ним меры, установленные законом;

- проводить профилактику бытового пьянства, путем реагирования на жалобы граждан и заявления о насилии в семье на почве алкоголизма;

- совместно с сотрудниками ГИБДД участвовать в оперативно-профилактических операциях «Пьяный за рулем», «Пьяный водитель-преступник», «Автобус» и других;

- в ходе отчета перед гражданами приводить официальные статистические данные о количестве ДТП с участием пьяных водителей, числе жертв, раздавать жителям брошюры о недопустимости вождения в нетрезвом виде;

- проверять соблюдение юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, чья деятельность связана с перевозками, обязанностей проведения предрейсового медицинского осмотра водителей компании.

К сожалению, в России к пьяному за рулем относятся не как к убийце. Человек, совершивший ДТП в пьяном виде привлекается к административной ответственности, за исключением причинения им последствий, указанных в статье 264 УК РФ.

Однако не только водители становятся виновниками аварий. Пешие участники дорожного движения зачастую столь же опасны, как пьяные водители, так как заведомо нарушают Правила дорожного движения, тем самым создавая аварийные ситуации.

Половина ДТП при участии пешеходов происходит по вине пожилых людей. Именно поэтому по всей России постоянно проводятся рейды под названием «Пешеход», цель которых – профилактика ДТП с участием пешеходов, обеспечение безопасности дорожного движения и сохранности здоровья граждан. В ходе проведения рейдов сотрудники ГИБДД и УУП выявляют пешеходов-нарушителей и составляют на них административные протоколы о правонарушениях. Каковы главные причины ДТП с участием пешеходов? Это переход проезжей части в неустановленных местах, выход на проезжую часть из-за различных предметов, закрывающих обзор, а также неожиданный выход на проезжую часть перед близко идущим автомобилем. Проверки показывают недостаточное внимание органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления к устранению недостатков в эксплуатационном состоянии пешеходных переходов, а меры, принимаемые ими, в ряде случаев носят эпизодический характер. Мероприятия по совершенствованию организации движения и созданию безопасных условий для движения пе-

пешеходов не всегда планируются и, соответственно, не всегда предусматриваются в программах по безопасности движения.

Пешеходный переход является единственным участком на проезжей части дороги, выделенным для её пересечения пешеходами. Водители обязаны быть готовыми к возможному появлению пешеходов в этом месте и заранее должны принимать меры предосторожности.

Участковый уполномоченный полиции как представитель государства должен объяснить людям, что каждый участник дорожного движения обязан помнить о том, что на дороге не нужно пренебрегать элементарными дорожными законами, и только совместными усилиями граждан и органов государственной власти можно снизить печальную статистику. Особенно печальную в том случае, если это статистика детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ).

Разработку комплекса профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения для детей целесообразно проводить по пяти направлениям. *Информационное* – обучение детей Правилам дорожного движения, формирование комплекса знаний по безопасному поведению на улицах и дорогах. *Развивающее* – формирование практических умений и навыков безопасного поведения, представлений о том, что дорога несет потенциальную опасность и ребенок должен быть дисциплинированным и сосредоточенным. *Воспитательное* – формирование мотивации ответственного и сознательного поведения на улицах и дорогах, формирование общих регуляторов социального поведения, позволяющих ребенку дорожить собственной жизнью и жизнью других людей, смотреть в будущее с оптимизмом, стремиться к самоутверждению в социально значимой сфере. *Методическое* – методическое обеспечение деятельности субъектов профилактики ДДТТ. *Контрольное* – система контрольных мероприятий по оценке эффективности внедрения программы профилактики ДДТТ.

В целях профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и обучения юных граждан правилам безопасного поведения на улицах и дорогах сотрудниками ГИБДД совместно с сотрудниками ПДН, УУП проводятся различные акции, конкурсы: «Внимание – дети!», «Пешеход», «Безопасное колесо», «Зеленый огонек», «Перекресток», а также различные смотры и соревнования.

В проводимых конкурсах достигаются следующие цели:

- профилактика детской безнадзорности и беспризорности;
- воспитание законопослушных участников дорожного движения;
- пропаганда здорового образа жизни.

Как показывает практика, количество ДТП с участием детей и подростков возрастает в период окончания летних школьных каникул и начала нового учебного года, что связано, в первую очередь, с массовым возвращением в населённые пункты детей, находившихся в летние месяцы в загородных лагерях отдыха.

Особым направлением в создании дорожных условий, обеспечивающих безопасность детей и подростков, становится проведение инспектирований образовательных учреждений области, в связи с этим должны обеспечиваться на-

несение необходимой дорожной разметки, установка дорожных знаков, направляющих пешеходных ограждений и т.д.

Вопросами обеспечения сотрудничества подразделений ГИБДД, ПДН, УУП с другими организациями, ведомствами и общественными объединениями в деле предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма регулярно занимаются региональные комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Однако все усилия сотрудников полиции и педагогов тщетны, если они не находят поддержки в семье. В ряде случаев вина в совершении ДТП с детьми и подростками лежит целиком на их родителях, так как зачастую они нарушают ПДД, в то время когда при них находятся дети, тем самым показывая не только дурной пример, но и ставя под угрозу их жизнь и здоровье.

Бывает и по-другому. Родители из лучших побуждений прививают ребенку мысль, что переход дороги по «зебре» или на зеленый сигнал светофора гарантируют полную безопасность. Детская психология сильно отличается от психологии взрослых, и ребенок перестает смотреть по сторонам, когда наступает на «зебру» или переходит дорогу на зеленый сигнал, что делать категорически нельзя.

Таким образом, следует особо подчеркнуть, что в целях предупреждения дорожно-транспортного травматизма деятельность Госавтоинспекции и УУП является высокоэффективной только при условии опоры на помощь самих участников дорожного движения, ведь именно от их ответственного отношения к соблюдению Правил дорожного движения в конечном итоге зависит безопасность граждан на дорогах.

Особенности предупреждения дорожно-транспортных происшествий и преступлений

Белевский Р.А.,

к.ю.н., преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД России

Понятие автотранспортные преступления охватывает несколько составов преступлений:

- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации автомобилей, мотоциклов, тракторов и тому подобных транспортных средств управляющими ими лицами;
- недоброкачественный ремонт и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств;
- нарушение «извне» (пешеходом, велосипедистом, погонщиком, ремонтником и т.д.) правил, обеспечивающих безопасную работу автотранспорта.

Структура автотранспортных преступлений имеет свою специфику. Выделяются:

- преступления со смертельным исходом и ранениями
- детский травматизм;
- по чьей вине наступили общественно опасные последствия: по вине водителей или пешеходов;
 - по вине водителей автотранспорта, принадлежащего юридическим или физическим лицам;
 - тяжесть последствий, определяемая по количеству погибших на 100 пострадавших;
 - виктимологический показатель в виде социально-демографических характеристик погибших и травмированных;
 - региональное распространение преступлений;
 - временные особенности — плотность по месяцам года и времени суток;
 - соотношение видов нарушений правил дорожного движения, которые повлекли криминальные последствия;
 - распространенность по видам дорог.

Пик автотранспортных преступлений приходится на апрель и сентябрь, в часах суток — 17—19 и 22—24 ч. В апреле происходит массовый выезд на трассы водителей индивидуального транспорта: автомобилистов, мотоциклистов, велосипедистов. Сентябрь — месяц возвращения из отпусков автолюбителей, начало занятий в школах, средних спецшколах и высших учебных заведениях, интенсификации сельхозперевозок.

Предупреждение автотранспортных преступлений

1. Особенности профилактики автотранспортных преступлений связаны с необходимостью комплексного воздействия на все элементы системы «человек – машина – дорога». Поэтому наряду и во взаимосвязи с мерами, обеспечивающими соблюдение водителями норм безопасности (подбор, учеба, воспитание, контроль), необходимы и меры, обеспечивающие безопасное движение других участников движения, в частности пешеходов, а равно меры, предупреждающие и устраняющие условия возникновения аварийных ситуаций, зависящих от состояния дорог и транспортных средств.

2. Общесоциальные меры профилактики связаны с реализацией планов социального и экономического развития в области автомобилестроения, дорожного строительства, правовоспитательной работы среди участников транспортного движения. Созданные фонды безопасности дорожного движения способствуют материально-техническому обеспечению системы безопасности движения.

Большая работа проводится инженерной службой ГИБДД и дорожными организациями по обеспечению дорог информационно-указательными знаками, разметкой, ограждениями и другим обустройством, способствующим безопасности движения.

Совершенствуется конструкция автомобилей, разрабатываются и внедряются технические средства, ограничивающие возможность опасных последствий при аварии (ремни безопасности, небьющиеся стекла, вдавливающееся рулевое управление и т.д.).

Важнейшее направление общесоциальной профилактики связано с обеспечением качественной подготовки и повышения квалификации водителей.

3. Специальные меры профилактики автотранспортных преступлений включают:

- контроль за соблюдением правил безопасности движения;
- пресечение нарушений непроступного характера, могущих перерасти в автотранспортные преступления;
- воспитательное и правовое воздействие на нарушителей;
- выявление и устранение конкретных обстоятельств, способствующих возникновению аварийной обстановки (состояние дорог, транспортных средств, водителей);
- выявление и устранение по материалам уголовных дел причин и условий конкретных преступлений;
- правовую и воспитательную работу с водителями, обслуживающим персоналом, населением и т. д.

Главным субъектом специальной профилактики выступают органы ГИБДД и их помощники в лице общественных инспекторов и специализированных народных дружин. Ими осуществляется правовоспитательная работа по безопасности движения среди водителей на транспортных предприятиях, а также населения.

Криминологическая характеристика личности участников неосторожных дорожно-транспортных преступлений показывает, что в своем большинстве они относятся к категориям ситуативных и неустойчивых преступников. Вместе с тем определенная их часть, как и лиц, совершающих неосторожные преступления других видов, по своим личностным качествам, систематичности и злостности нарушений соответствует типу злостных преступников (разумеется, с некоторыми отличиями от умышленных преступников этого типа).

Исследования опровергают бытующее мнение, будто лица, совершающие преступления рассматриваемого вида, по нравственно-психологическим свойствам не отличаются от законопослушных граждан, что в автотранспортных преступлениях ведущей при взаимодействии личности и ситуации обычно оказывается последняя. Сама по себе дорожная ситуация, даже при ярко выраженной сложности, никогда, минуя личность, не способна стать причиной преступлений (в отличие от аварий непроступного характера). В данном случае всегда проявляется пренебрежение правилами безопасности, предосторожности как особый вид антиобщественной установки, негативное личностное свойство, хотя и выраженное в разной степени.

Причины автотранспортных преступлений связаны с характерной для их участников личностной позицией: эгоизм, социальная расхлябанность, безответственность, пренебрежительное отношение к нормам общественного поведения, адресованным участникам дорожного движения, и искаженная (заниженная) оценка степени опасности допускаемых в данной сфере нарушений. В действиях лиц, создающих аварийную обстановку, отмечается влияние общих нравственных и эмоционально-волевых деформаций личности, криминогенной

ситуации, а также специфических деформаций, связанных с функцией участника движения, искажением ценностной значимости норм безопасности движения, их места в ценностной ориентации. Специфические деформации в наибольшей степени обусловлены дефектами воспитательной работы с водителями автотранспортных средств, а также с другими участниками дорожного движения, нарушениями правил профессионального отбора водителей; злоупотреблениями должностных лиц, разрешающих эксплуатацию технически неисправных автотранспортных средств.

К условиям, способствующим совершению автотранспортных преступлений, относятся¹:

ненадлежащее содержание дорог, нарушение безопасных нормативов ширины проезжей части, разметки развязок, переходов (по выборочным данным, этот фактор присутствует не менее чем в 10-15 % случаев автотранспортных преступлений);

недостатки конструкции автотранспортных средств, затрудняющие управление, ограничивающие возможности наблюдения, вызывающие повышенную усталость водителя;

неиспользование водителем и пассажирами приспособлений, уменьшающих риск аварийной обстановки или ее тяжелых последствий;

ошибки в выборе режима регулирования движения и технических средств для этого (количество и характер дорожных знаков, светофоров);

нарушения нормативов рабочего времени водителей;

низкий уровень контроля за состоянием автотранспортных средств, дорог и технических средств регулирования движения;

упущения в дисциплинарной, административно-правовой и уголовно-правовой борьбе с нарушениями правил безопасности движения, в результате чего не обеспечиваются неотвратимость ответственности нарушителей, ее гласность, дифференциация и индивидуализация (в частности, согласно результатам изучения уголовных дел, при расследовании двух пятых соответствующих преступлений не был выяснен весь комплекс обстоятельств, влияющих на форму вины и степень ответственности);

неправильное поведение пешеходов, которые в каждой четвертой, а в крупных городах – в каждой второй аварии наряду с водителями допускали нарушения правил дорожного движения.

В формировании и реализации аварийной ситуации при автотранспортных преступлениях определенную роль могут играть особенности состояния здоровья водителя, пешехода, природные условия, от которых зависят видимость, величина сцепления с дорогой. Обстоятельствами, способствующими совершению автотранспортного преступления, однако, будут не они сами по себе, а игнорирование или неправильная их оценка участниками движения. Иными словами, такие обстоятельства взаимодействуют с другими элементами аварийной обстановки через личность участников движения.

¹ Криминология: Учебник / Под ред. В.Д.Малкова. М.: Юстицинформ, 2006.

Особенности предупреждения рассматриваемых преступлений связаны с необходимостью воздействия на все элементы системы «человек – автомобиль – дорога», на всех участников дорожного движения. Следовательно, наряду и во взаимосвязи с мерами, направленными на соблюдение водителями норм безопасности (подбор кадров, учеба, воспитание, контроль), нужны меры, обеспечивающие безопасное поведение других участников движения, а равно меры, предупреждающие и устраняющие условия аварийных ситуаций, возникающих из-за плохого состояния дорог и транспортных средств.

Общесоциальные меры предупреждения связаны с реализацией программ социального и экономического развития в области автомобилестроения, дорожного строительства, с работой среди участников транспортного движения, разъясняющей общественное значение норм безопасности и формирующей навыки дисциплинированного поведения, исходящего из осознания интересов общества. В настоящее время в стране последовательно совершенствуется конструкция автомобилей, предусматриваются лучшие условия работы водителей, разрабатываются технические средства, ограничивающие возможность тяжелых последствий при аварии (ремни безопасности, неранящие стекла, вдавливающееся рулевое управление).

Важнейшее направление общесоциального предупреждения – обеспечение надлежащей подготовки и повышения квалификации водителей.

Специальные меры предупреждения автотранспортных преступлений включают контроль за соблюдением правил безопасности движения; выявление и устранение конкретных обстоятельств, способствующих возникновению аварийной обстановки (улучшение состояния дорог, транспортных средств, квалификации водителей); выявление и устранение причин и условий конкретных преступлений; предупреждение рецидива; воспитательная работа с водителями, техническим обслуживающим персоналом, населением (в том числе с особо виктимным контингентом – несовершеннолетними).

Некоторые вопросы профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма

Капустина Е.Г.,

*к.п.н., преподаватель кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Орловского юридического
института МВД России*

Резкое возрастание автомобилизации в последние годы порождает множество проблем, среди которых и дорожно-транспортный травматизм. Особую категорию пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий составляют дети.

В настоящее время обучение детей и подростков навыкам безопасного поведения на дороге предписано статьей 29 Федерального закона от 10 декабря

1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Изучение Правил дорожного движения по 10-ти часовой программе, предусмотренной во многих общеобразовательных учреждениях, явно недостаточно для того, чтобы ребенок получил полный комплекс навыков безопасного поведения на дороге и чувствовал себя в безопасности, находясь на улице. Зачастую ДТП является следствием того, что ребенок попадает в такую дорожную ситуацию, при которой знания основ Правил дорожного движения оказываются недостаточным для принятия единственно правильного решения.

В комплексе мероприятий, проводимых в нашей стране по предупреждению и пресечению нарушений Правил дорожного движения, большое значение имеют вопросы профилактической работы. Составной и неотъемлемой частью ее является широкая пропагандистская деятельность, проводимая различными субъектами: работниками государственных учреждений и общественных организаций, Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, Всероссийским обществом автомобилистов, педагогическими коллективами образовательных и дошкольных учреждений, автотранспортными предприятиями, средствами массовой информации.

Незаинтересованных в подобной работе быть не может. Об этом красноречиво и убедительно свидетельствует статистика, приводимая во многих изданиях по тем последствиям, которые несут государство, семья, родные и близкие человека, ставшего участником дорожно-транспортного происшествия.

За восемь месяцев 2011 года произошло 122 637 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 16 438 и получили ранения 155 967 человек, из которых более четверти – люди наиболее активного трудоспособного возраста (26-40 лет). Тяжесть последствий составляет 9,5 %.

«Львиная доля аварий, к сожалению, происходит по вине водителей, – отмечает Владимир Шевченко. – За семь месяцев текущего года этот показатель составил около 86 %. Среди причин – превышение скорости и несоответствие ее конкретным условиям, выезд на полосу встречного движения и несоблюдение очередности проезда перекрестков, причем число ДТП из-за превышения скорости выросло, и это вызывает серьезное беспокойство»¹.

Что касается пешеходов, то доля их нарушений среди причин ДТП составляет на сегодняшний день более 14 %. «Как правило, они допускают два серьезных нарушения – переходят проезжую часть в неустановленном месте или вне пешеходного перехода или неожиданно выходят на дорогу из-за транспортных средств, деревьев и так далее», – отметил Владимир Шевченко. В результате ДТП по вине пешеходов погибли 2 182 (рост на 0,5%) и были ранены 13 157 (меньше на 3,2%) человек².

Так, за 8 месяцев текущего года в Орловской области совершено 83 ДТП с участием детей, в них 2 ребенка погибло, а 87 получили ранения; из них в г. Орле – 29 ДТП, 32 ребенка ранено³.

¹ Официальный сайт ГИБДД <http://www.gibdd.ru>.

² Там же.

³ Аналитическая справка отдела ГИБДД г. Орла, сентябрь 2011г.

Пропагандистская работа должна вестись целенаправленно, квалифицированно, с учетом возрастных и психологических особенностей участников дорожного движения, с применением различных форм пропаганды. Только таким образом организованная пропаганда вопросов безопасности дорожного движения может способствовать предотвращению дорожно-транспортных происшествий.

Число погибших в результате стихийного бедствия в Японии – двадцать восемь тысяч человек¹. Но ведь на дорогах России каждый месяц мы теряем примерно 1,5 тысяч людей (из них около 50 детей), а 14,5 тысяч получают травмы (около 1 тысячи – дети)². Страшно подумать, но реакция населения на это относительно спокойная.

Цифры потерь на дорогах тревожны, но они вызваны не одной и даже не несколькими причинами, а огромным их множеством, целым комплексом причин: и состоянием дорог, и состоянием автомобилей, и подготовкой водителей, и отношением разных ведомств и владельцев к своему транспорту, и дисциплиной пешеходов и водителей и еще многим другим.

Дорожно-транспортный травматизм – один из основных видов травматизма в экономически развитых странах. В России транспортный травматизм принимает такие же масштабы, как и в развитых зарубежных странах, и борьба с ним в настоящее время является важной государственной задачей, в решении которой принимают участие тысячи специалистов различных ведомств. В своих выступлениях представители государственной власти неоднократно подчеркивают, что среди социальных задач нет более важной, чем забота о жизни и здоровье людей.

Одной из проблем является борьба с дорожно-транспортным травматизмом. Однако в этой борьбе использованы еще далеко не все возможности органов образования, СМИ, ГИБДД, служб безопасности движения, общественных организаций, направленные на профилактику и предупреждение дорожно-транспортного травматизма.

Например, в высокоразвитых странах смертность при автодорожных катастрофах участилась до такой степени, что превысила общую смертность от всех инфекционных заболеваний вместе взятых.

Первое в истории автодорожное происшествие со смертельным исходом произошло 17 августа 1896 года в Лондоне: под колеса автомобиля попала и погибла мисс Дрессел, в том же году в Англии произошел второй несчастный случай, связанный с автомобилем и тоже со смертельным исходом. Спустя три года зарегистрирована первая дорожно-транспортная травма со смертельным исходом на американском континенте. Жертвой стал Г. Блисс, агент по продаже земельных участков. Эти люди открыли скорбный список жертв автомобильного транспорта, в который занесены имена более чем двух миллионов

¹ [Http://news.yandex.ru. rian.ru](http://news.yandex.ru. rian.ru) > trend/earthquake_Japan_dead_11032011.

² [Http://www.gibdd.ru/news/688](http://www.gibdd.ru/news/688).

погибших американцев и несколько сотен тысяч жителей других континентов¹.

Из насчитывающихся сейчас в мире 300 миллионов инвалидов значительную часть составляют жертвы дорожных происшествий. Среди пострадавших три четверти - мужчины, причем большинство из них лица трудоспособного возраста. Средний возраст погибших в дорожно-транспортных происшествиях на территории нашей страны составляет 34 года. Следовательно, дорожно-транспортный травматизм наносит существенный ущерб производственным силам общества, а также накладывает определенный отпечаток на воспроизводство населения в стране, что имеет особое социальное значение².

Лечение пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях обходится государству чрезвычайно дорого в связи с тем, что большинство травмированных лиц имеют множественные повреждения, требующие длительного лечения в хорошо оборудованных и оснащенных специализированных клиниках. Например, даже в Швеции, территория которой относительно невелика, а случаи дорожно-транспортных происшествий немногочисленны, на лечение пострадавших от транспортных травм тратится ежегодно более 90 миллионов евро.

Таким образом, помимо уносимых человеческих жизней и здоровья людей, травматизм при ДТП наносит обществу огромный экономический ущерб.

В наше время автомобильный транспорт – основной вид транспорта в большинстве стран мира, численность автомобилей равна примерно 300 млн., то есть один автомобиль приходится на 14 жителей нашей планеты. Вместимость мирового автомобильного парка такова, что на нем одновременно можно перевезти сразу все население Земли. Количество автомобилей в нашей стране увеличивается из года в год, и автомобильный транспорт стал по праву ведущим. Автомобили перевозят грузов в 50 раз больше, чем речной флот, в 5 раз больше, чем железнодорожный транспорт. Автомобиль является самым массовым видом транспорта, но и самым опасным.

В нашей стране, несмотря на принимаемые меры по профилактике автомобильного травматизма, число жертв продолжает оставаться высоким, а тенденция к его снижению незначительна. Автомобильная травма прочно удерживает первое место среди причин насильственной смерти, достигая 60% всего смертельного травматизма.

Рассматривая дорожно-транспортное происшествие, мы напрямую сталкиваемся с соотношением случайности и необходимости. Там, где на первый взгляд происходит случайность, мы всегда имеем дело с определенными внутренними закономерностями. Поэтому анализ происшествий должен, прежде

¹ Пособие по обучению пешеходов, пассажиров, велосипедистов Правилам дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Челябинск: Челябинское областное отделение общественной организации Всероссийского общества автомобилистов, 2003.

² Там же.

всего, преследовать раскрытие основных причинных связей, так как все причины можно предотвратить в отдельных конкретных случаях, а именно пропагандистскими мероприятиями, направленными на профилактику безопасности дорожного движения.

В некоторых странах Запада (Канада, Франция) многие водители стали применять устройства, мешающие радарам и контрольным роботам. Во Франции за подобное деяние предусмотрено тюремное заключение и большой штраф, а устройство, а иногда и машина, на которой оно обнаружено, конфискуется. Это еще раз подтверждает, что безопасность дорожного движения зависит не только от технического прогресса, но и в большей мере от самодисциплины и сознательности участников дорожного движения.

В дорожном движении центральная фигура – водитель. Он управляет транспортным средством, а это источник повышенной опасности. От мастерства, самообладания, ответственности, сознательности, умения водителя зависят здоровье и жизнь как самого водителя, так и других людей.

В Правилах дорожного движения определены требования как к водителю, так и к пешеходу, выполнение которых призвано обеспечить безопасность дорожного движения. Очевидно, что установленные требования Правил еще не дошли до сознания тех, к кому они обращены. В некоторых сложных ситуациях люди ведут себя неправильно, рискованно, беспечно. Только взаимная внимательность, точное выполнение Правил, взаимопонимание могли бы обеспечить безопасность пешеходов и водителей.

Учитывая сказанное, следует помнить, что, нарушая правила дорожного движения, любой участник подвергает опасности окружающих людей. Немецкий писатель Жан Поль говорил, что воспитание начинается с первым вздохом ребенка. А француз Дюпанлу считал, что воспитание ребенка следует начинать за двадцать лет до его рождения – с воспитания его матери.

Воспитание – процесс взаимный. В воспитании и формировании личности участвует все общество. Определяющими же для человека является воспитание и среда. Воспитание формирует все важнейшие характеристики человека: его характер, знания, душевные качества и жизненные ценности. В свою очередь, среда формирует наше мировоззрение, нравы, обычаи, привычки.

Первейшая задача воспитания – это как раз и есть формирование привычек, полезных для дальнейшей жизни, в том числе правильное поведение на дорогах. Формировать новые навыки значительно проще, чем менять старые.

Исторические аспекты уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по Уголовному кодексу Российской Федерации

Качалов В.В.,

*к.ю.н., доцент, ст. преподаватель кафедры
уголовного права, криминологии и психологии
Орловского юридического института МВД России*

Действующий Уголовный кодекс Российской Федерации¹ (далее – УК РФ) был принят Государственной Думой Российской Федерации 24 мая 1996 г, одобрен Советом Федерации РФ 5 июня 1996 г и подписан Президентом России 13 июня 2006 г. В соответствии с Федеральным законом «О введении в действие Уголовного кодекса Российской Федерации»² УК РФ вступил в силу с 1 января 1997 г.

За относительно небольшой период своего действия многие нормы УК РФ уже были не единожды скорректированы. Связано это как с изменениями социальных, экономических, политических и др. отношений, обуславливающих содержание положений УК РФ, так и с изменениями самой уголовной политики государства.

В частности, особый интерес представляет история развития нормы об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ).

В первоначальной редакции указанная статья выглядела следующим образом:

«1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, -

наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, –
наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается лишением свободы на срок от четырех до десяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

¹ Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

² Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2955.

Примечание. Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства.»

Федеральным законом от 25.06.1998 № 92-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации»¹ из диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ было исключено указание на причинение крупного ущерба. Таким образом, произошла частичная декриминализация рассматриваемого преступления применительно к одному из альтернативных общественно опасных последствий. Представляется, что указанные изменения были вызваны увеличением количества ДТП с причинением крупного ущерба в связи с происходящим ростом автопарка и средней стоимости самих транспортных средств. Существование ответственности за причинение крупного ущерба в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств также подрывало принцип социальной справедливости: получалось, что повреждение дорогостоящей машины могло повлечь уголовную ответственности, а дешевой – нет. Указание на признак ущерба отсутствовало даже в ст. 211 УК РСФСР, предусматривающей ответственность за аналогичное преступление².

Вторым этапом частичной декриминализации стало принятие Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации»³. Данный нормативный акт был направлен на существенную гуманизацию уголовного законодательства и применительно к рассматриваемой статье, во-первых, исключил из диспозиции ч. 1 указание на причинение средней тяжести вреда здоровью человека, во-вторых снизил санкцию в виде лишения свободы по ч. 3 ст. 264 УК РФ. В новой редакции санкция стала предусматривать лишение свободы на срок до семи лет, вместо «от четырех до десяти лет» в старой редакции.

В 2009 г. обозначился этап усиления уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенное в состоянии опьянения. С принятием Федерального закона от 13.02.2009 № 20-ФЗ «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации»⁴ изменилась даже структура статьи – она стала включать шесть частей, за счет добавления трех самостоятельных частей, предусматривающих ответственность за совершение тех же деяний (повлекших те же последствия) лицом, находящимся в состоянии опьянения:

¹ Собрание законодательства РФ. 1998. № 26. Ст. 3012.

² В ред. Указов Президиума ВС РСФСР от 19.06.68, от 03.12.82, от 01.10.85, Закона РФ от 20.10.92 № 3692-1, от 24.12.92 № 4217-1, Федерального закона от 01.07.94 № 10-ФЗ // Ведомости ВС РСФСР. 1968. № 26. Ст. 1010; 1982. № 49. Ст. 1821; 1985. № 40. Ст. 1398; Ведомости СНД РФ и ВС РФ. 1992. № 47. Ст. 2664; 1993. № 3. Ст. 97; Российские вести. 1994. 6 июля.

³ Собрание законодательства РФ. 2003. № 50. Ст. 4848.

⁴ Собрание законодательства РФ. 2009. № 7. Ст. 788.

«1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, –

наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, –

наказывается лишением свободы на срок до трех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, –

наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека, –

наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

5. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

6. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается лишением свободы на срок до девяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Примечание. Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства.»

Федеральным законом от 27.12.2009 № 377-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с введением в действие положений Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-исполнительного кодекса Российской Федерации о наказании в виде ограничения свободы¹» были включены указания на возможность назначения ограниче-

¹ Собрание законодательства РФ 2009. № 52 (1 ч.). Ст. 6453.

ния свободы в качестве альтернативного наказания в часть 1 статьи 264 УК РФ: «наказывается ограничением свободы на срок до трех лет...»

Федеральный закон от 07.03.2011 № 26-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации»¹ в очередной раз скорректировал санкцию ч. 1 ст. 264. – был убран минимальный предел ареста, вместо «наказывается ... арестом на срок от трех до шести месяцев...» стало «наказывается ... арестом на срок до шести месяцев». Данные изменения имеют по сути лишь некоторое декларативное значение – продолжение гуманизации УК РФ в целом. Применительно к рассматриваемой статье они не принципиальны, так как арест до настоящего момента не применяется и убранный предел и так был весьма незначительным.

Следует заметить, что изменения в уголовной политике в отношении лиц, совершивших преступление в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выразились не только в корректировке статьи 264 УК РФ. Так, в 2003 г. была отменена ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265 УК РФ)². Существенным было и расширение тем же законом возможности освобождения от уголовной ответственности в связи с примирением с потерпевшим (ст. 76 УК РФ). Включение в данную статью указания на освобождение от уголовной ответственности при совершении преступления средней тяжести привело к тому, что и до настоящего момента по любой части ст. 264 УК РФ, вне зависимости от наличия состояния опьянения и количества жертв, формально такое освобождение может быть применено. Данное обстоятельство широко освещается и обсуждается в научной литературе, а на практике часто вызывает большой общественный резонанс³.

В настоящий момент в Государственную Думу Российской Федерации внесен законопроект об ограничении такого освобождения⁴.

Таким образом, легко заметить, что совершенствование норм об уголовной ответственности лиц, совершивших нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не закончилось. Мы находимся на этапе, который в целом характеризуется усилением возможности карательного воздействия за соответствующее деяние.

¹ Собрание законодательства РФ. 2011. № 11. Ст. 1495.

² О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 08.12.2003 № 162-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2003. № 50. Ст. 4848.

³ См., например: Аликперов Х.Д. Компромисс в борьбе с преступностью / Х.Д. Аликперов, М.А. Зейналов. М., 1999. С. 5; Баранчикова М.В. Проблемы освобождения от уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Вестник ОГУ. 2011. № 5 (19). С. 13-15.

⁴ Баршев В. После смерти не мирятся // Российская газ. 2011. 8 февр.

Психологические особенности пропаганды безопасности дорожного движения в общеобразовательных школах

Костина Л.Н.,

*д.психол.н., доцент, начальник кафедры
уголовного права, криминологии и психологии
Орловского юридического института МВД России*

Для осуществления профилактики детского дорожного травматизма и пропаганды безопасности дорожного движения сотрудникам Госавтоинспекции необходимо знать возрастные особенности детей и подростков и опираться на них в этой деятельности.

Согласно теории сензитивных периодов развития психики и личности ребенка¹ младший подростковый возраст (11-13 лет) является временем, когда дети:

1) обладают незрелой нервной системой (импульсивностью, неуравновешенностью);

2) обладают гетерохронностью психического развития² (неустойчивостью внимания, логичностью и конвергентностью мышления, недостаточным жизненным опытом);

3) осваивают модели самоутверждения и самовыражения в среде сверстников, референтных групп (гиперпотребность в самоутверждении);

4) ориентируются на нормы морали и поведения, принятые в референтных группах (конвенциональной моралью);

5) начинают оценивать себя, используя оценки других и оценивая других (формируется самооценка);

6) проявляют независимость от взрослых и от их требований («чувство взрослости»³);

7) проявляют чрезмерно выраженные черты характера (рискованность, ранимость, истеричность, лживость, нерешительность, агрессивность и пр.)⁴.

Это наиболее неуправляемый с точки зрения родителей и педагогов возраст.

В подростковом возрасте в качестве причин травматизма на дороге выступают иные психологические и возрастные особенности, чем в младшем. Соотношение причин детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) и психологических особенностей младших подростков представлено в таблице №1.

¹ См.: Эльконин Д.Б. К проблеме периодизации психического развития в детском возрасте // Возрастная и педагогическая психология: Тексты / Сост. и коммент. Шуаре Марта О. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1992. С. 92-95.

² Ананьев Б.Г. Человек как предмет познания. Л., 1968. С. 109; Возрастная и педагогическая психология / Под ред. А.В. Петровского. М., 1979. С. 36.

³ Божович Л.И. Возрастные закономерности формирования личности ребенка: Дис. ... д-ра психол. наук. М., 1968. С. 186; Крутецкий В.А. Основы педагогической психологии. М., 1972. С. 91.

⁴ Личко А.Е. Подростковая психиатрия. Л., 1985. С. 20-31.

Таблица №1

Соотношение психологии младших подростков и причин ДДТТ

Причины ДДТТ	Психология младшего подростка
Негативизм в виде отказа от привычных и безопасных моделей поведения	Проявление чувства «взрослости»
Переоценка своих возможностей	Незрелые самосознание и самооценка
Неумение брать на себя ответственность за свои действия	Незрелость нравственного и правового сознания
Склонность к риску, намеренное игнорирование или нарушение ПДД	Привлечение внимания референтной группы к своей личности, импульсивность
Незнание ПДД, сложившийся стереотип неправильного поведения на дороге	Ограниченный опыт безопасного поведения на дороге, конвергентное мышление
Использование ТС (мотоциклов, мопедов, автомобилей)	Самоутверждение в группе, минимум знаний и умений вождения, демонстрация взрослости, рискованности

Старшие подростки 14-15 лет характеризуются:

- 1) более зрелой нервной системой;
- 2) однородностью психического развития (устойчивое внимание, зрелое мышление);
- 3) личностным самоопределением, проявлением чувства «взрослости»;
- 4) сформированным самосознанием, знанием своих сильных и слабых сторон, устремленностью в будущее¹;
- 5) ориентацией на свои, порой независимые и отличные от общепринятых нормы, правила, в частности Правил дорожного движения (ПДД) (автономная мораль²).

Соотношение причины травматизма и психологических особенностей младших подростков представлено в таблице №2.

Таблица №2

Соотношение психологии старших подростков и причин ДТП, ДДТТ

Причины травматизма	Психология старшего подростка
Переоценка своих возможностей, невнимательность	Спешка по делам, увлеченность чем-либо
Сложившийся стереотип неправильного поведения на дороге	Социально-негативный опыт, автономная мораль
Использование ТС (мотоциклов, мопедов, автомобилей)	Личностное самоопределение, демонстрация взрослости, рискованности

¹ См.: Психология: Учебник. М., 1998. С. 229.

² См.: Кон И.С. Психология ранней юности: Кн. для учителя. М., 1989. С. 207-208.

Условия и причины, способствующие возникновению ДТП с участием подростков:

- выход на проезжую часть из-за сооружений, стоящих или движущихся ТС, зеленых насаждений, строений и других препятствий, закрывающих обзор видимости;
- движение подростков по проезжей части при наличии тротуара;
- езда младших подростков на велосипедах, самокатах, роликовых коньках по проезжей части дороги;
- бегство от опасности в потоке движущегося транспорта;
- нахождение на дороге несовершеннолетних в состоянии опьянения;
- переход проезжей части дороги не под прямым углом, а по диагонали;
- затрудняющие ориентацию на дороге капюшон, тугий шарф, шапка, наушники, разговоры по телефону или разговор с кем-либо;
- незнание правил перехода перекрёстка;
- неправильный выбор места перехода проезжей части при высадке из общественного транспорта.

Для проведения профилактических и пропагандистских мероприятий не менее важен вопрос о том, как знания ПДД перерастают в навыки, привычки их соблюдения, правомерное поведение подростка. Речь идет о формировании правосознания. Правосознание – это сфера общественного или индивидуального сознания, включающая правовые знания, отношение к праву и правоприменительной деятельности¹. Индивидуальное осознание подростком норм и правил поведения на дороге, отношение к этим правилам, сотрудникам Госавтоинспекции является частью правосознания. Формирование правосознания происходит на специально организованных занятиях.

Изучая ПДД, подросток получает минимальную сумму знаний (интеллектуальный компонент правосознания) о нормах, правилах поведения на дороге. В ходе такой правовой подготовки он не только овладевает этими правилами, которые ему разъясняют, указывают на последствия их несоблюдения, но и соотносит их с действительностью, с опытом своих родителей и других значимых людей, своим опытом, потребностями, интересами, целями деятельности.

Оценка ПДД и переживания по поводу их соблюдения способствуют формированию нового компонента правосознания – интеллектуально-эмоционального. Подросток определяет для себя, что «хорошо», а что «плохо», опасно и неопасно, полезно или вредно, приемлемо или неприемлемо в данной ситуации на дороге. Это, в свою очередь, становится основой для его поведения на дороге, поэтому так велика роль методов стимулирования в соблюдении или несоблюдении подростками ПДД.

Практическая реализация этих оценок и переживаний наступает тогда, когда формируется готовность к поведению в определенном направлении – безопасному поведению и действиям на дороге – волевой компонент. Сформировавшиеся мотивы поведения в виде ценностных ориентаций, целей, убежде-

¹ Словарь-справочник по криминологии и юридической психологии / Автор-сост. В.А. Ананич, О.П. Колченогова. М.: Амалфея, 2003. С. 134.

ний, правовых установок и т.п. мотивируют правомерное поведение, способствуют формированию привычек безопасного поведения на дороге. Так появляется интеллектуально-эмоционально-волевой компонент правосознания.

Чтобы поведение подростка было правомерным, необходимо сформировать правосознание не только на познавательном, но и оценочном и поведенческом уровнях. Для этого необходимо, чтобы осознанные и эмоционально «прожитые» нормы и законы перешли в систему убеждений, ценностных ориентаций, другими словами, стали направленностью личности, теми устойчивыми мотивами, которые независимо от ситуации побуждают подростка действовать согласно правилам. Попадая в дорожную ситуацию, подросток привыкает действовать правомерно. Таким образом, вырабатываемая привычка обеспечивает личности в дальнейшем правомерное поведение, которое обеспечивается сформированностью всех трех функций (уровней) правосознания.

Указанные возрастные психологические особенности подростков необходимо учитывать педагогам, родителям и сотрудникам Госавтоинспекции в проведении занятий по изучению ПДД и формированию навыков правомерного поведения. Выделим некоторые общие рекомендации:

1. Целенаправленно формировать у подростков правосознание (знание ПДД и уважительное отношение к ним, правовую оценку и самооценку, положительное отношение к сотрудникам Госавтоинспекции и их деятельности).

2. Формировать социально-правовые убеждения, ценностные ориентации, нравственные чувства, эмоциональную устойчивость, самоконтроль и пр.

3. Анализировать ситуации и поведение на дороге, в которых оказываются подростки, допускаемые ими ошибки.

4. Добиваться формирования и самоформирования у подростков стойких навыков, привычек и стереотипов безопасного поведения на дороге.

Использование психологических, возрастных особенностей школьников в формировании культуры безопасного поведения осуществляется через психологический механизм, построенный на основе теории деятельности А.Н. Леонтьева, теории поэтапного формирования умственных действий П.Я. Гальперина, теории развивающего обучения В.В. Давыдова в целях активизации базовой потребности в безопасности.

Данный механизм можно свести к следующим этапам:

1. Фиксирование внимания (сознания) на дороге и вблизи нее как на предельно важной, необычной ситуации, которая, в силу высокого фактора опасности, требует особого отношения, даже если ребенок сталкивается с ней несколько раз в день. Через средства обучения до ребенка следует донести мысль о необходимости включения в сознании специального сигнала «Внимание, дорога!», т.е., находясь рядом с дорогой, он должен прервать разговор, переключить свои мысли на дорогу и быть максимально собранным.

2. Анализ и оценка ситуации на дороге с целью ее объективной, всесторонней оценки по определенным параметрам:

- типичная или нетипичная ситуация;

- выделение основных объектов, определяющих безопасность на дороге: наличие светофора, его исправность;
- при отсутствии светофора мощность потока машин;
- наличие объектов, мешающих правильно оценить ситуацию;
- вероятность появления неожиданного фактора: машины «скорой помощи», машины из-за плохо просматриваемого поворота;
- плохие погодные условия;
- темное время суток и т.д.

Результатом данного этапа должно стать фиксирование и выделение основных и второстепенных объектов на дороге, определяющих ее безопасность в данный момент с учетом развития дорожной обстановки и пребывания ребенка в ней.

3. Воспоминание правил дорожного движения в соответствии со складывающейся ситуацией.

4. Реализация этого правила через соответствующие практические действия, по строгому алгоритму через механизм внутреннего планирования и самоконтроля своих действий. На этом этапе ребенок должен четко осознавать не только то, что он делает и зачем, но и должен брать на себя ответственность за все свои действия.

5. Выход из ситуации, переключение внимания на другие объекты, «отключение сигнала «Внимание, дорога!».

Применение представленного механизма в каждом возрасте имеет свою специфику. В подростковом возрасте этап анализа и оценки ситуации требует более детального рассмотрения по сравнению с другими этапами. Этот этап помогает прогнозировать событие, анализировать поведение каждого участника дорожного движения, учит принимать решение, проявлять ответственность. Остальные этапы должны осуществляться автоматически.

В результате у подростка должно быть сформулировано четкое представление о том, что у него есть выбор не в соблюдении или не соблюдении правил дорожного движения, а выбор между желанием управлять обстоятельствами или подчиняться им, т.е. по сути быть хозяином своей жизни или нет.

Учет закономерностей психических познавательных процессов при управлении транспортным средством как необходимое условие обеспечения безопасности дорожного движения

Кузнецова Н.М.,

к.психол.н., преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии

Орловского юридического института МВД России

Проблема гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях продолжает оставаться наиболее серьезной проблемой в области безопасности дорожного движения. Определяющее влияние на уровень аварийности оказывают

люди-водители транспортных средств. 84 % общего количества ДТП приходится на транспортные средства, принадлежащие физическим лицам¹.

Во многом безопасность дорожного движения определяется профессионально важными качествами водителя. В связи с этим возникает прямая необходимость изучения закономерностей психической деятельности и психической регуляции поведения водителя при управлении транспортным средством.

С точки зрения безопасности дорожного движения важно знать, какой человек управляет транспортным средством, какие психофизиологические свойства и личностные качества ему присущи.

Влияние психофизиологических особенностей личности водителя на надежность управления транспортным средством отмечали Ж.М. Лям (1928), В.Н. Иванов и Н.А. Игнатов (1971), М.А. Котик (1987), А.Н. Романов (2002), О.А. Майборода (2004) и др. В исследованиях Е.С. Браиловского и Г.М. Левигуровича решалась проблема составления профессиограммы водителя, ставился вопрос о профессиональном отборе к водительской деятельности.

Для правильного понимания действий и поступков водителя в сложных дорожных условиях необходимо изучать его сенсомоторную реакцию, особенности ощущений и восприятия, внимания, памяти, мышления и т.д.

В процессе управления автомобилем водитель получает большой объем информации о состоянии макросреды, в которой происходит движение, микросреды – изменениях, происходящих в салоне автомобиля, в состоянии агрегатов и систем, о собственном психофизиологическом состоянии.

Информация поступает к водителю посредством *ощущений*, отражая в его сознании отдельные свойства предметов и явлений, встречающихся по ходу движения автомобиля².

Получение информации основано на действии совокупности ощущений: зрительного, слухового, тактильного, кинестетического. Целостность получаемой водителем информации обеспечивается *восприятием*. Вместе с ощущениями восприятие обеспечивает непосредственно чувственную ориентировку водителя в среде движения.

В процессе управления автомобилем зрение является основным источником информации об окружающей обстановке. Ограничение поступления или искажение информации влечет за собой повышение риска возникновения ДТП.

Бинокулярность зрения (способность видеть двумя глазами) позволяет водителю воспринимать объемность предметов, определять дистанцию до объектов, взаимное расположение в пространстве ряда предметов и т. п.

Во время движения велика значимость периферийного зрения, благодаря которому водитель контролирует ситуацию вокруг, направляет взгляд в нужное место, выбирает лучший маневр или путь, преодолевает препятствия, не ослабляет глаза.

¹ Порталова М.А. Влияние психофизиологических особенностей личности водителя на надежность управления транспортным средством / Общество и право. 2009. №5.

² Кравченко А.И. Общая психология: Учеб. пособие. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008.

При управлении автомобилем у водителей может возникать неправильное восприятие окружающих предметов, которое провоцирует возникновение *иллюзий*, например, ширина дороги на закруглении поворота кажется уже.

Причинами иллюзий выступают: изменение (увеличение или снижение) контрастности или освещения местности, особенности перспективы и меняющийся рельеф, утомление водителя, отрицательные эмоции (неуверенность, страх), ослабление внимания, состояние алкогольного опьянения и др.

Иллюзии могут возникать с различной частотой и в различной форме, степени выраженности и стойкости, даже незначительное искажение реальности может привести к аварийной ситуации.

Слуховые ощущения и восприятие как средство получения информации являются для водителя вторыми по значению после зрительных ощущений.

Слуховые ощущения обладают рядом свойств, среди которых важным выступает *пространственная локализация*. Благодаря данному свойству, водитель может довольно точно определить источник звука в пространстве и характер его перемещения.

Водитель слышит сигналы других участников движения, работу механизмов автомобиля, звуки радио, шум тормозов и др. По интенсивности и частоте некоторых шумов он может судить о скорости движения собственного автомобиля, неисправности агрегатов, тем самым внося своевременные изменения в его управление.

Управление транспортным средством обеспечивается сложной работой головного мозга, является внешним проявлением психической деятельности водителя, что включает не только восприятие информации, но и ее переработку, осуществляемую с помощью более сложных психических познавательных процессов (внимания, памяти, мышления и др.).

Одна из задач водителя - выделение полезной информации в среде движения и отвлечение от бесполезной. Справиться с этой задачей помогает внимание. Внимание организует и направляет сознание водителя на значимые объекты при одновременном отвлечении от всего остального.

Различают *непроизвольное* (возникает без усилия, «само по себе») и *произвольное* (возникает благодаря волевому усилию) внимание. Непроизвольное внимание проявляется у водителя при неожиданно возникших обстоятельствах: *появления нового препятствия, занос автомобиля, резкий шум, визг тормозов* и др., произвольное – при решении наиболее значимых задач, например, при разезде со встречным автомобилем, при ограничении скорости в соответствии с указанным знаком и др.¹

Достаточный объем внимания, своевременное его распределение и быстрое переключение обеспечивают наблюдение за непрерывно меняющейся улично-дорожной обстановкой, состоянием автомобиля, способствуют эффективному управлению транспортом средством. Но качественные характеристики внимания водителя не являются показателями постоянными. Отвлечение и колебания внимания – наиболее часто встречающиеся причины ДТП.

¹ Майборода О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения. М., 2004.

Все факторы, отвлекающие внимание водителя, можно разделить на внутренние и внешние. К «внутренним» факторам относят: разговоры по телефону, чтение входящих sms¹, прослушивание музыки в процессе езды², курение, прием пищи и распитие различных напитков в процессе управления автомобилем, использование карты-схемы и др.

Для выполнения перечисленных действий водителю периодически приходится убирать одну из рук с рулевого колеса, при этом риск ДТП увеличивается в несколько раз.

Внешними отвлекающими факторами являются: характерные особенности той местности, по которой пролегает дорога, рекламные щиты, установленные на дороге, видеореклама, демонстрируемая на видеомониторах, чтение дорожных знаков, различных указателей, поиск (по вывеске или номеру) магазина, дома, аварии или другие происшествия, произошедшие на дороге.

Обеспечение безопасности движения во время управления транспортным средством возможно вследствие сложной психической деятельности. Умение точно и быстро оценивать дорожную ситуацию, способность принимать правильное решение в процессе управления являются результатом *мыслительного процесса*.

Мышление способствует выполнению конкретных действий в процессе решения задач в дорожной обстановке: нажатию на педаль тормоза, повороту рулевого колеса и пр. Скорость протекания мыслительных процессов у водителя должна быть достаточно высокой. Принятие решения в оперативной обстановке происходит быстро, любое промедление способствует возникновению ДТП. Широта мышления позволяет одновременно учитывать различные факторы дорожной обстановки и, соответственно, оценивать имеющиеся возможности. Это особенно важно в ситуациях выбора между различными действиями.

В целом мышление водителя зависит не только от уровня знаний, но и от общего состояния водителя. Под воздействием утомления мыслительные процессы замедляются, а под воздействием алкоголя могут искажаться, что оказывает существенное влияние на безопасность управления транспортным средством.

Мышление неразрывно связано с восприятием, вниманием и памятью, воображением.

¹В КоАП (ст.12.36.1.) пользование водителем во время движения ТС телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, взымается штраф в размере 300 р.

² Последние исследования британской Ассоциации автомобилистов GEM Motoring Assist показывают, что в случае, если песня имеет ритм более 60 ударов в минуту, то сердце начинает биться чаще, повышается давление. Это приводит к снижению концентрации внимания у водителя, провоцирует возникновение агрессивности в поведении на дороге, в результате человек делает более резкие движения, что приводит к возникновению аварийноопасных ситуаций на дороге. Чем быстрее музыка, тем она опаснее для управления транспортом: водители, слушающие песни с ритмом 140 ударов в минуту (хард-рок) в два раза чаще нарушают ПДД, чем любители лирических мелодий.

Благодаря памяти происходит накопление опыта, в ней откладываются способы и приемы управления, соответствующие определенным дорожным ситуациям, часть движений начинает выполняться автоматически.

Воображение играет существенную роль в прогнозировании и оценке дорожной обстановки, позволяет водителю представить развитие ситуации как результат вероятностных действий его и участников движения. Сравнивая абстрактные представления в настоящий момент с информацией об аналогичных ситуациях, хранящихся в памяти, водитель на основе ассоциативных связей строит предположения о взаимном положении управляемого автомобиля и других объектов на дороге, об изменении пространственно-временных характеристик дорожно-транспортной ситуации (ДТС).

В целом грамотное применение знаний по психофизиологии труда водителя, учет закономерностей протекания психической деятельности, сенсомоторных реакций в сложных дорожных условиях поможет сотрудникам различных подразделений ГИБДД правильно понимать поведение водителя, адекватно применять меры психологического и административного воздействия по отношению к ним.

Проблемы психологического обеспечения оперативно-служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции

Мальцева О.А.,

к.п.н., преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД России

Профессиональная деятельность сотрудников Госавтоинспекции по обеспечению правопорядка и законности характеризуется высоким уровнем напряженности и стрессогенности, обусловленных постоянным столкновением с опасностью (В.Я. Кикоть; И.О. Котенев, В.Ю. Рыбников; А.М. Столяренко). Чрезвычайные обстоятельства, являющиеся неотъемлемой частью профессиональной деятельности сотрудников, создают экстремальные условия их деятельности в связи с угрозой для жизни, физического и психического здоровья. Поэтому для повышения эффективности оперативно-служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции необходимо проведение комплекса мероприятий по психологическому обеспечению этой деятельности.

Отмечая актуальность психологического обеспечения деятельности органов внутренних дел, И.Б. Пономарев сформулировал понятие психологического обеспечения деятельности органов внутренних дел как «... комплексное использование данных психологической науки, ее средств, методов и технологий специально подготовленными или достаточно компетентными в этой сфере лицами в целях совершенствования деятельности органов внутренних дел»; выделил ее составляющие: цели и задачи психологического обеспечения, социаль-

ный заказ и потребности органов внутренних дел; средства обеспечения и круг лиц, конкретные меры и эффекты психологического обеспечения¹. В работах юридических психологов отмечается, что психолог занимает в системе психологического обеспечения центральное место, играя роль проводника новейших научных знаний о работе с людьми в сложных условиях, носителя современных технологий, специалиста, призванного реализовывать гуманистическую основу. «Как профессионал и специалист практический психолог «приживется» и закрепится в органах внутренних дел лишь в том случае, если он будет полезен, т.е. станет выполнять функции, которые никто лучше его не осуществит»². Данный вывод является важным в определении роли и места психолога в системе психологического обеспечения профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции.

В настоящее время в МВД России действует психологическая служба, которая насчитывает более 3200 должностей психологов, примерно 11% составляют психологи Госавтоинспекции. В среднем в структуре органов внутренних дел на одного психолога приходится около 350 сотрудников. В нормативных документах, регламентирующих деятельность психологов органов внутренних дел, официально не указано количество личного состава на единицу психолога (старшего психолога) с учетом специфики и психологической напряженности оперативно-служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции. В процессе реформирования системы органов внутренних дел часть должностей психологов была сокращена или переведена в разряд вольнонаемных. Исходя из недостаточной численности психологов в регионах, за психологами подразделений ГИБДД закрепляются подразделения, где должность психолога штатным расписанием не предусмотрена. Полагаем, что в настоящее время целесообразно ввести дополнительные должности психолога подразделения ГИБДД и нормативно закрепить количество личного состава на единицу психолога (старшего психолога), учитывая специфику и психологическую напряженность оперативно-служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции.

Психологическое обеспечение направлено на совершенствование организации работы с кадрами и повышение эффективности профессиональной деятельности личного состава Госавтоинспекции. Психологи подразделений осуществляют свою деятельность в соответствии с приказами МВД России (№ 770 — 2006 г., №80 — 2010г., №120 — 2007г., №875 — 2011г., № 1142-2008 и др.).

¹ См.: Пономарев И.Б. Основные направления психологического обеспечения деятельности органов внутренних дел / Стратегические цели и приоритетные задачи МВД России, основные направления и средства их реализации. Материалы межведомственной научно-практической конференции. Ч. 2. М., 1996. С. 24; Пономарев И.Б. Избранные труды: Юридическая психология, конфликтология и психология управления, практическая психология в органах внутренних дел. М., 2002. С. 216.

² См.: Пономарев И.Б. Введение в специальность и обучение практического психолога органов внутренних дел / И.Б. Пономарев, В.П. Трубочкин. М., 1995. С. 4-5.

Основные принципы деятельности психологов подразделений Госавтоинспекции определены нормативно-правовыми актами¹:

уважение прав и свобод человека и гражданина, строгое соблюдение норм профессиональной этики;

объективность и научная обоснованность заключений, выводов и рекомендаций;

оперативность, своевременность, непрерывность и системность профессиональной деятельности психологов;

единство и взаимодействие по всем направлениям организации работы с личным составом и другим видам обеспечения деятельности органов, подразделений и учреждений внутренних дел;

профессионализм, непрерывное повышение уровня своей квалификации, систематический обмен опытом.

На основании указанных принципов деятельности осуществляются следующие направления работы психологов:

1. Определение профессиональной психологической пригодности кандидатов на службу, перемещаемых на другие должности.

Комплексный подход, направленный на качественное комплектование подразделений Госавтоинспекции, основывается на отборе граждан, пригодных по своим индивидуально-психологическим, нравственным и физическим качествам к несению службы, сопряженной с риском для жизни. Важным является и тот факт, что отказ в приеме на службу по результатам этого отбора защищает как самого кандидата от непосильной психоэмоциональной и физической нагрузки, так и общества от негативных последствий его профессиональной несостоятельности.

Профессионально-психологический отбор кандидатов на службу осуществляется поэтапно и состоит из предварительного, основного и заключительного этапов. Кроме того, проводятся специальные психофизиологические исследования с использованием полиграфа (СПФИ), основной задачей которых является получение скрываемой информации по следующим направлениям: отрицательные мотивы поступления на службу; наличие расстройств поведения, связанных с употреблением психоактивных веществ; уточнение анкетных данных и некоторых особенностей поведения; возможные контакты с криминальными элементами; наличие вредных склонностей; выявление фактов совершения в прошлом антисоциальных поступков и различных преступлений и т.д. Опыт проведения занятий со старшими психологами (психологами) подразделений Госавтоинспекции МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации на курсах повышения квалификации в ОрЮИ МВД РФ показывает, что имеются определенные проблемы психологического обеспечения: 1) недостаток психологов, имеющих данную квалификацию, 2) недостаток аппаратуры (полиграфов), 3) руководители поверхностно относятся к результатам СПФИ

¹ Об утверждении Положения об основах организации психологического обеспечения работы с личным составом органов внутренних дел: Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 26.09.2006 г. № 770.

при решении управленческих вопросов. Разрешение указанных проблем возможно путем организации занятий по данной тематике (психологов и руководителей подразделений ГИБДД), в частности на курсах повышения квалификации.

Психологи принимают непосредственное участие в работе аттестационных комиссий ОВД и строевых подразделений Госавтоинспекции¹.

Несмотря на то, что утвержден и одобрен Координационно-методическим советом по психологическому обеспечению органов, подразделений, учреждений системы МВД России перечень методик для применения в психологической работе с личным составом психологами подразделений морально-психологического обеспечения², однако набор данных методик не учитывает специфику оперативно-служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел. Экстремальный характер деятельности является одним из факторов риска возникновения профессиональной деформации личности и девиантного поведения сотрудников Госавтоинспекции. Поэтому полагаем, что необходимо включить в обязательный перечень методики, направленные на выявление различных девиаций поведения личности (аморального, агрессивного, аутодеструктивного (саморазрушительного), аддиктивного (зависимого)).

В целях повышения эффективности и объективности профессионального отбора при возникновении спорных и проблемных вопросов необходимо создавать комиссию в составе психологов подразделения и Центра психодиагностики, привлекая специалистов (нарколога, психиатра, сексолога).

2. Психологическое обеспечение выполнения органами внутренних дел задач и формирование готовности к деятельности в экстремальных условиях.

Сотрудники Госавтоинспекции в основном выезжают в составе сводного отряда на территорию Северо-Кавказского региона (СКР). Пребывание в течение шести месяцев в командировке является «критической точкой» адаптационных, психофизиологических, ресурсных возможностей сотрудников Госавтоинспекции. До командировки сотрудники проходят психологическое обследование³ и профессиональную подготовку, включая профессиональную психологическую подготовку⁴.

¹ Об утверждении Положения об основах организации психологического обеспечения работы с личным составом органов внутренних дел: Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 26.09.2006г. № 770.

² Протокол Координационно-методического Совета по психологическому обеспечению органов, подразделений, учреждений системы МВД России от 26.10.2011 г.

³ Об утверждении комплексной программы медико-психологического обеспечения сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации и военнослужащих внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации, выполняющих задачи на территории Северо-Кавказского региона: Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 30 апреля 2004 г. № 273.

⁴ О мерах по совершенствованию подготовки сотрудников ОВД, привлекаемых к проведению контртеррористических операций на территории Северо-Кавказского региона: Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 10.01.2006 г.

Непосредственные негативные эффекты боевого стресса и трансформация личности проявляются в виде профессиональной и социально-психологической дезадаптации, выражающейся в увеличении количества употребления спиртных напитков, нарушения семейных взаимоотношений, самоубийствах, нарушениях дисциплины, правонарушениях. Во избежание указанных негативных последствий необходимо сократить срок пребывания сотрудников в служебной командировке на территории Северо-Кавказского региона.

С целью отслеживания морально-психологического климата в отрядах, несущих службу на территории СКР, а также психоэмоционального состояния бойцов осуществляются выезды психологов (краткосрочная командировка в составе группы руководителей) в места дислокации отрядов. Психологи выезжают в полугодичные командировки на территорию Северной Осетии-Алании, г. Грозный. Пребывание автора в СКР показывает, что необходим более тщательный отбор сотрудников (медицинский, психологический, социальный) к условиям несения службы на территории Северо-Кавказского региона, а также психологическая работа с членами семей данных сотрудников.

Реабилитация сотрудников¹ по прибытии проводится на базе стационарных медико-психологических центров в форме дебрифингов, тренингов, релаксации, ароматерапии, фитотерапии, занятий с использованием специальной аппаратуры, которые дополняется физиотерапевтическими процедурами (массажем, лечебными ваннами).

3. Психологическое сопровождение служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции. Данное направление деятельности психологов подразделений ГИБДД осуществляется в отношении сотрудников, нуждающихся в углубленном психолого-педагогическом внимании. Результаты диагностики профессиональной работоспособности этих сотрудников используются в разработке рекомендаций руководителям, наставникам по проведению индивидуально-воспитательной работы с данной категорией сотрудников.

Выявление лиц, подлежащих углубленному психолого-педагогическому вниманию, осуществляется всеми должностными лицами и психологом подразделения по результатам профессионального психологического отбора, изучения индивидуально-психологических качеств сотрудников, анализа поведения сотрудника в быту и в служебной деятельности. Группа углубленного психолого-психологического внимания представляет собой категорию лиц, у которых наследственные факторы, условия развития и воспитания, личностные и функциональные особенности определяют повышенную вероятность возникновения состояний дезадаптации, способствующих развитию нервно-психических и психосоматических заболеваний, асоциального поведения, аутоагрессии, приводящих к снижению эффективности и надежности служебной деятельности и профессиональной подготовки.

Выделение данной категории позволяет дифференцировать сотрудников по виду (формам, методам, периодичности) необходимой им психологической

¹ О медико-психологической реабилитации военнослужащих внутренних войск МВД России: Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 25 июля 2011 г. № 875 г.

помощи, а также организовать соответствующую целенаправленную психопрофилактическую и психокоррекционную работу. Исходя из вышеизложенного, следует сделать вывод, что необходимо посещать данных сотрудников по месту жительства не только психологам, но и непосредственными руководителям.

4. Формирование благоприятного социально-психологического климата (СПК) в коллективах подразделений ГИБДД.

Изучение социально-психологического климата и социально-психологических особенностей руководящего состава в коллективах Госавтоинспекции проводится с помощью теста общей оценки психологического климата и оценки социально-психологических характеристик руководителей. По итогам изучения руководителям доводятся рекомендации, влияющие на формирование здорового, благоприятного климата, улучшение отстающих факторов. В настоящее время деятельность психолога в данном направлении сводится к проведению анкетирования и написанию справок, в лучшем случае с рекомендациями. Однако психологам подразделений ГИБДД необходимо проводить конкретные мероприятия, направленные не только на диагностику СПК, но и на формирование благоприятного социально-психологического климата (подготовка методических рекомендаций для руководителя; оказание психологической помощи руководителю в форме консультаций; проведение тренингов; выявление психологической совместимости сотрудников для формирования нарядов, рейдов и выполнения иной совместной оперативно-служебной деятельности).

5. Осуществление профессиональной психологической подготовки¹.

В настоящее время на психологическую тематику в рамках морально-психологической подготовки выделено 24 часа. Как правило, занятия организовываются в учебных классах, комнатах воспитательной работы. При проведении занятий психологам необходимо использовать интерактивные методы профессиональной психологической подготовки, включая психологический анализ учебных фильмов и видеосюжетов, проблемные лекции, видеотренинги, обучение сотрудников допсихологической помощи пострадавшим от дорожно-транспортных происшествий, оказанию воспитательного воздействия на участников дорожного движения, включая проведение следующих видов тренингов: тренинги релаксации, командообразования (сплочения), коммуникативных тренингов.

6. Кроме названных направлений можно выделить психологическую работу с молодыми сотрудниками, так как Министерство внутренних дел России предъявляет к молодому сотруднику особые требования, среди которых важное место занимает не только наличие знаний по избранной специальности, но и умение правильно применять их в работе, строить свой собственный индивидуальный стиль трудовой деятельности. После окончания образовательного учреждения, включаясь в новую для него сферу деятельности, молодой сотрудник обладает определенной, сложившейся

¹ Об утверждении Наставления по организации профессиональной подготовки сотрудников органов внутренних дел: Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 29.06.2009 № 490.

под влиянием предшествующих условий жизни, системой взглядов, убеждений и качеств. Эта система приходит во взаимодействие с другой системой: требованиями, заложенными в государственных, нормативных и иных документах, регламентирующих деятельность сотрудников органов внутренних дел, а также сложившимися служебными и внеслужебными отношениями в коллективе подразделений полиции. Объединение усилий руководителя, наставника, психолога, сотрудников отдела морально-психологического обеспечения в процессе профессионального становления молодого специалиста, их влияние на интенсивность этого процесса, совместное установление критериев и путей целенаправленного, сознательного управления им – это задача первостепенной важности для органов внутренних дел, от решения которой зависит качество службы молодого сотрудника и эффективность его включения в оперативно-служебную деятельность подразделения.

7. Учитывая специфику деятельности психологов Госавтоинспекции, необходимо предусмотреть как одно из направлений деятельности – осуществление психологической помощи пострадавшим, членам их семей, сотрудникам в результате дорожно-транспортных происшествий, повлекших тяжкий вред здоровью и (или) смерть участников дорожного движения, когда состоится выезд на место дорожно-транспортного происшествия.

8. Психологами проводится психологическая работа с членами семей сотрудников органов внутренних дел, погибших при исполнении служебных обязанностей, и сотрудниками, ставшими инвалидами вследствие военной травмы¹. В целях оказания оперативной психологической помощи, своевременного разрешения возникающих проблем за каждой семьей и инвалидом закреплен психолог, курирующий соответствующее подразделение. Однако данное направление деятельности психолога в основных приказах МВД России, регламентирующих деятельность психолога, не указано.

Материально-техническое обеспечение деятельности психологов играет огромную роль в эффективности психологического обеспечения, однако в подразделениях оно оставляет желать лучшего, поэтому необходимо предоставить психологу Госавтоинспекции: рабочее место, кабинет психологической регуляции, кабинет для проведения специальных психофизиологических исследований с использованием полиграфа, а также нормативно закрепить требования к техническому оснащению указанных помещений.

Подводя итоги, отметим, что в настоящее время приоритетными задачами психологического обеспечения профессиональной деятельности психологов Госавтоинспекции являются:

1. Повышение эффективности психологического обследования при отборе кадров на службу (при перемещении) в подразделение ГИБДД.

¹ Об организации социальной работы с членами семей сотрудников органов внутренних дел, погибших при исполнении служебных обязанностей, и сотрудниками, ставшими инвалидами вследствие военной травмы: Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 24.09.2007 г. № 824.

2. Психологическое обеспечение выполнения органами внутренних дел задач и формирование готовности к деятельности в экстремальных условиях.

3. Психологическое сопровождение служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции.

4. Усиление направления деятельности по формированию благоприятного социально-психологического климата в служебных коллективах ГИБДД.

5. Повышение уровня профессиональной психологической подготовки сотрудников и в первую очередь психолого-педагогической компетентности всех руководителей подразделений ГИБДД.

6. Психологическая работа с молодыми сотрудниками.

7. Осуществление психологической помощи пострадавшим, членам их семей, сотрудникам в результате дорожно-транспортных происшествий, повлекших тяжкий вред здоровью и (или) смерть участников дорожного движения.

8. Психологическая работа с членами семей сотрудников органов внутренних дел, погибших при исполнении служебных обязанностей, и сотрудниками, ставшими инвалидами вследствие военной травмы.

В период реформ органов внутренних дел и нового подхода к деятельности полиции необходима разработка системы психологического обеспечения деятельности сотрудников Госавтоинспекции, базирующейся на научнообоснованных нормативно-правовых документах, эффективных организационных мероприятиях, научно проработанных методических рекомендациях, способствующих повышению эффективности оперативно-служебной деятельности личного состава Госавтоинспекции.

Анализ применения мер административного воздействия в области безопасности дорожного движения

Лимарева Е.С.,

старший преподаватель кафедры

административного права

и административной деятельности ОВД

Орловского юридического института МВД России

Развитие системы административного законодательства, регулирующего общественные отношения в сфере дорожного движения, характеризуется устойчивой тенденцией к усилению административно-правового принуждения, что, несомненно, является адекватной реакцией государства на уровень правовой культуры участников данных отношений¹.

Административные правонарушения в сфере дорожного движения имеют общий признак – это общественная опасность, то есть противоправное действие

¹ Семенов Н.С. О некоторых проблемах применения административного принуждения в целях обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. № 1. С. 257- 261.

или бездействие (нарушение правил дорожного движения, нормативных актов о безопасности дорожного движения), совершенное физическим или юридическим лицом, за которое на основании закона предусмотрена административная ответственность. Однако она не может быть возложена на лицо, если в его действиях (бездействии) нет вины¹.

Основным кодифицированным актом административно-правового значения является Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, где приведен в определенную систему нормативно-правовой материал, составляющий институт административной ответственности, перечислены административные правонарушения, в том числе и в области дорожного движения, а также определен порядок производства по делам об административных правонарушениях.

С принятием Федерального закона от 24.07.2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в КоАП РФ» значительно ужесточилась ответственность за нарушения в области дорожного движения, а отдельные положения КоАП РФ приведены в соответствие с терминологией ПДД. Изменения материальных и процессуальных норм являются, пожалуй, наиболее радикальными, существенно ужесточающими изначально либеральный характер КоАП РФ. Однако следует заметить, что практика применения КоАП РФ в области дорожного движения показывает, что в ряде случаев при наступлении дорожно-транспортного происшествия виновного в причинении ущерба невозможно привлечь к административной ответственности, так как его действия не являются административно наказуемыми².

Административное наказание является мерой ответственности за совершение правонарушения в области дорожного движения. Наказуемость – один из признаков правонарушения. Достижение целей административной ответственности зависит от неотвратимости ее наступления и справедливости наказания. Важнейший принцип юридической ответственности – ее индивидуализация. Мера ответственности должна быть соразмерна тяжести совершенного правонарушения и особенностям личности виновного. Но для индивидуализации ответственности должны быть необходимые предпосылки в виде законодательного закрепления возможностей дифференциации ответственности. За правонарушения, совершенные участниками дорожного движения, в КоАП РФ предусмотрены наказания – предупреждение, назначение административного штрафа, лишение водителя права управления транспортными средствами и административный арест³.

В зависимости от целей, оснований, характера правовых ограничений, порядка применения и последствий совокупность разрешенных воздействий

¹ Иванова Л.И. Административное правонарушение: понятие и состав: Лекция. Домодедово, 2007. С. 27.

² Кошелкин С.Ю. Административная ответственность за нарушение ПДД [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.urprofy.ru/node/331>

³ Акулкина О.А. Порядок и особенности применения административных наказаний в области дорожного движения // Право и жизнь. 2009. № 119.

ДПС можно подразделить на меры организации дорожного движения, убеждения и принуждения.

Для соблюдения ПДД участниками дорожного движения необходимо предварительно создать определенные условия. При этом важно не только обеспечить соответствующую подготовку водителей, пешеходов и должностных лиц, обустроить дороги и добиться допуска к эксплуатации только технически исправных ТС, но и определенным образом организовать безопасное взаимодействие элементов системы дорожного движения. Подразделения ДПС как совместно со специализированными службами ГИБДД, так и самостоятельно выполняют функцию оперативной организации дорожного движения путем его регулирования, координации работы светофорных объектов и многопозиционных дорожных знаков, введения реверсивного движения, ограничения проезда определенных видов ТС, установления временных дорожных знаков, указателей, а также другими методами и способами.

К мерам убеждения относится комплекс приемов и способов побуждения граждан к соблюдению установленного порядка поведения на улицах и дорогах. Это могут быть: беседы, лекции, статьи в печати, радио- и телепередачи, посвященные разъяснению ПДД и других нормативов, действующих в сфере БДД, конкурсы профессионального мастерства водителей, викторины, мероприятия по распространению передового опыта, пропагандистская работа в учебных заведениях и детских дошкольных учреждениях, встречи с различными категориями населения, поощрение участия граждан в работе по предупреждению ДТП, а также непосредственные контакты сотрудников ДПС с участниками дорожного движения.

Следуя принятой в административном праве классификации, все воздействия принудительного характера, применяемые сотрудниками ДПС, можно подразделить на меры предупреждения, пресечения, обеспечения административного производства и административные взыскания.

В целях предупреждения возможных правонарушений, преступлений и их вредных последствий сотрудникам ДПС предоставлено право применять следующие меры:

- 1) остановку ТС;
- 2) запрещение эксплуатации транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения;
- 3) проверку документов, предусмотренных ПДД;
- 4) освидетельствование лиц, имеющих признаки алкогольного, наркотического опьянения;
- 5) временное запрещение или ограничение движения транспорта и пешеходов;
- 6) использование транспорта и средств связи, принадлежащих предприятиям, организациям, общественным объединениям, фирмам и гражданам;
- 7) приглашение граждан для оказания содействия в выяснении обстоятельств ДТП и правонарушений.

В целях пресечения противоправных действий участников дорожного движения сотрудникам ДПС предоставлено право применять следующие меры:

- 1) прекращение правонарушений граждан и должностных лиц;
- 2) принудительную остановку ТС путем применения специальных средств и огнестрельного оружия;
- 3) доставление нарушителя в ОВД;
- 4) запрещение производства ремонтно-строительных работ на улицах и автомобильных дорогах;
- 5) задержание транспортных средств;
- 6) отстранение от управления транспортным средством.

Для установления личности правонарушителя, составления протокола об административном правонарушении, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела, а также исполнения постановления по делам об административных правонарушениях сотрудникам ДПС предоставляется право применять следующие меры:

- 1) доставление;
- 2) административное задержание;
- 3) личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице, досмотр транспортного средства, осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов;
- 4) изъятие вещей и документов;
- 5) отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида;
- 6) медицинское освидетельствование на состояние опьянения;
- 7) задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации;
- 8) привод.

Сравнивая меры пресечения и обеспечения административного производства, можно легко прийти к выводу о единстве их целей. Обе рассматриваемые группы мер объединяет и то, что они применяются в отношении лиц, совершивших правонарушения, направлены на предотвращение возможных вредных последствий этих правонарушений, но при этом не носят характера административно-правовой репрессии.

Меры административного предупреждения и пресечения могут применяться как независимо, так и в сочетании друг с другом. Например, инспектор ДПС, остановивший автомобиль за превышение установленной скорости движения, устанавливает, что тормозная система не обеспечивает равномерного торможения колес и вызывает занос автомобиля. В ходе беседы с водителем выясняется, что он имеет признаки алкогольного опьянения и отказывается предъявить регистрационный документ на ТС. В этом случае инспектор вправе применить несколько мер пресечения: изъять водительское удостоверение, запретить эксплуатацию транспорта, отстранить водителя от управления ТС и произвести его административное задержание для установления принадлежности автомобиля.

Административная ответственность в сфере дорожного движения реализуется в процессе применения к лицам, виновным в совершении административного правонарушения, особых мер принуждения – административных наказаний. В ст. 3.1 КоАП РФ дано определение административного наказания, под которым понимается установленная государством мера ответственности за совершение административного правонарушения¹.

Главой 12 КоАП РФ предусмотрен перечень административных наказаний за совершение правонарушений, к которым относятся:

- предупреждение;
- административный штраф;
- конфискация предмета административного правонарушения (ч. 2 ст. 12.4, ст. 12.36);
- лишение права управления транспортным средством;
- административный арест (ч. 2 ст. 12.27).

Самым распространенным видом наказания за совершение нарушений в области дорожного движения является административный штраф.

Дела об административных правонарушениях, за совершение которых предусмотрено наказание в виде штрафа, имеют право рассматривать в пределах своей компетенции начальник подразделения ГИБДД, его заместитель, командир полка (батальона, роты) ДПС, его заместитель, сотрудники ГИБДД, имеющие специальные полномочия на это².

В отличие от мер предупреждения и пресечения, меры наказания носят репрессивный характер и их основные функции заключаются в наказании правонарушителя за совершенный проступок, предупреждении последующих правонарушений и в правовой защите общественных отношений, складывающихся в сфере БДД.

Таким образом, можно сделать вывод, что ДПС в своей деятельности применяет меры организации дорожного движения, убеждения и принуждения. Меры административного предупреждения и пресечения могут применяться как независимо, так и в сочетании друг с другом. Административная ответственность в сфере дорожного движения реализуется в процессе применения к лицам, виновным в совершении административного правонарушения, особых мер принуждения – административных наказаний.

Но в свою очередь при ужесточении административной ответственности количество проблем, связанных с реализацией тех или иных мер, отнюдь не сокращается.

¹ Влавацкая Н.Ф. Изменения в правовом регулировании административной ответственности в области дорожного движения // Транспортное право. 2009. № 1.

² Акулкина О.А. Указ. раб.

Проблемы организации деятельности по исполнению государственной функции контроля и надзора за соблюдением норм и правил в обеспечении безопасности дорожного движения

Ляшенко Е.А.,
*старший преподаватель кафедры организации
деятельности ГИБДД Орловского юридического
института МВД России*

В сфере дорожного движения продолжают наблюдаться негативные тенденции, в числе которых – понижение профессиональной и правовой культуры водителей, пешеходов и должностных лиц, занятых обеспечением транспортного процесса. Общепринятой оценкой уровня безопасности в дорожно-транспортном комплексе принято считать степень защищенности жизни и здоровья человека от последствий дорожно-транспортных происшествий. На наш взгляд, это не совсем объективно отражает истинное положение дел в сфере безопасности дорожного движения. При снижении числа таких автоаварий количество ДТП с материальным ущербом увеличивается кратно, особенно с введением ОСАГО и КАСКО, а ведь любое из этих ДТП потенциально могло иметь и более серьезные последствия. На практике имеют место факты, когда ДТП с материальным ущербом переводятся в разряд «с пострадавшими» из-за нежелания при первичном оформлении участников обращаться за медицинской помощью.

В настоящее время эффективно действующих экономических рычагов формирования полноценной государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) нет. В данной сфере преобладают преимущественно административно-правовые способы воздействия. Примером этому может служить период количественного развития дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России (ДПС), контролирующей выполнение многочисленных ограничений и запретов, введенных в качестве «противовеса» неудовлетворительному техническому состоянию ТС и автомобильных дорог, слабой профессиональной подготовке водителей, а также другим недостаткам дорожной инфраструктуры (ДИ), порождающим и провоцирующим ДТП.

В управленческих звеньях региональных органов внутренних дел распространено мнение о необходимости дальнейшего укрепления ДПС, повышения ее административно-правового и социального статуса, хотя средства, необходимые для содержания таких подразделений, в большинстве регионов не соответствуют возможностям местных бюджетов. Феномен ДПС (дорожной полиции) в той или иной степени свойственен правоохранительным органам практически всех стран мира.

Объем административно-юрисдикционной деятельности подразделений ДПС беспрецедентен. Инспекторами ДПС ежегодно выявляется около 50 млн. правонарушений, что составляло более 70 % объема административной практики всех служб ОВД вместе взятых.

Значительную часть из них составляют формальные деликты, хотя свыше 93 % ДТП в России происходят вследствие совершения нарушений ПДД динамического плана (превышения установленной скорости движения, неправильного выполнения обгона, несоблюдения безопасной дистанции между ТС и т. п.). При этом штатная численность личного состава ДПС составляла 10 % милиции, с участием которых раскрывается не более 3 % преступлений, а количество выявленных и предотвращенных правонарушений, не связанных с посягательством на БДД, составляет не более 1% от общей трудоемкости всех тактических операций, выполненных данной службой.

Реальные масштабы современного дорожного движения таковы, что десятки миллионов людей, вовлеченных в транспортный процесс, на собственном опыте непосредственного восприятия дорожно-транспортных инцидентов и страха перед их последствиями вырабатывают навыки поведения на улицах и дорогах. Причем чем выше насыщенность общества транспортными средствами, тем активнее идут процессы адаптации людей к условиям автомобилизации и интенсивного поиска эффективных способов обеспечения собственной безопасности. В последнее время находит понимание положение о том, что во многих случаях проблемы обеспечения БДД могут быть успешно решены за счет реализации мер организационно-технического порядка (сооружения подземных переходов, установки пешеходных ограждений и средств регулирования дорожного движения, перехода на гибкие технологии управления транспортными потоками посредством автоматизированных систем и т. д.).

Проводимая с середины 1998 года кампания по реформированию деятельности Госавтоинспекции не оказала ожидаемого влияния на обеспечение законных прав граждан и предупреждение взяточничества среди сотрудников Госавтоинспекции, мотивация действий которых преимущественно определяется уровнем организации и реального исполнения мероприятий по выявлению и пресечению коррупционных проявлений в данной службе.

В деятельности Госавтоинспекции преобладают субъективные и формальные оценки состояния безопасности дорожного движения, обусловленные низким уровнем денежного довольствия личного состава, несоответствием организационных форм и методов его работы, низким уровнем обеспеченности аппаратурой, регистрирующей параметры движения ТС, недостатками в правовом регулировании транспортного процесса и правоохранительной деятельности, а также в информационном, кадровом обеспечении и профессиональной подготовке сотрудников.

Мощный административный прессинг, сочетающийся с непрофессиональными, слабо аргументированными и противоправными действиями сотрудников ГИБДД вызывают у граждан активное неприятие, стремление к противодействию или сугубо формальному исполнению предъявляемых к ним требований, порождают большое количество жалоб и формируют в общественном сознании представление о Госавтоинспекции как фискальном органе или государственной структуре, не способной защитить права и свободы человека в процессе дорожного движения. Деятельность Госавтоинспекции постоянно

подвергается острой критике населением, средствами массовой информации, федеральными и региональными органами власти, с одной стороны, за недостаточную активность в пресечении общественно опасных правонарушений и неспособность добиться снижения довольно высокого уровня дорожно-транспортной аварийности, с другой – за неоправданную жесткость и формализм.

Изложенное дает основание определить круг проблем в деятельности Госавтоинспекции, для устранения которых, на наш взгляд, необходимо решить следующие задачи:

- исключить популизм при принятии решений об ответственности за нарушение законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- упростить и систематизировать правовое регулирование и методически обеспечить деятельность Госавтоинспекции и других организаций и ведомств, занятых в сфере обеспечения БДД;

- реализовать мероприятия по реальному исполнению контролирующей функции Госавтоинспекции в системе обеспечения безопасности дорожного движения.

Несмотря на все имеющиеся противоречия, на наш взгляд, приходится констатировать, что в современных условиях на улично-дорожной сети только наличие наряда ДПС побуждает участников дорожного движения к соблюдению норм в сфере безопасности дорожного движения. В целях устранения негативных процессов, имеющих в данной службе, Госавтоинспекции также необходимо разрешить ряд проблемных задач:

- изменить методики формирования организационно-штатной структуры, оценки оперативных возможностей подразделений ДПС, анализа дорожно-транспортной аварийности на обслуживаемой ими территории и служебной деятельности сотрудников, входящих в их состав;

- совершенствовать механизм управления подразделениями ДПС путем оптимизации организационно-штатных структур, форм, методов и тактики их работы, пересмотра методики учета, контроля и оценки деятельности личного состава;

- пересмотреть подготовку и обучение основных должностных категорий сотрудников ДПС;

Разрешение задач с учетом проводимых мероприятий по реформированию МВД позволит персонифицировать ответственность руководящего и начальствующего состава службы за состояние дорожно-транспортной аварийности, а также установить:

- порядок формирования организационно-штатной структуры, оснащенность и принципы оценки оперативных возможностей подразделений ГИБДД;

- нормативы численности инспекторского состава ДПС с целью высвобождения ресурсов на развитие мобильных форм контроля дорожного движения;

- подходы к расстановке сил и средств ДПС;

- границы участков патрулирования с учетом показателей их сложности;

- обеспечить оперативную перегруппировку и передислокацию нарядов с целью максимального охвата транспортных потоков и усиления «эффекта присутствия» на улицах и дорогах.

Будет устранен посреднический характер деятельности Госавтоинспекции за счет обеспечения ее организационно-функциональной автономии в сфере оказания управляющего воздействия на процесс дорожного движения и регулирования собственной деятельности, концентрации усилий в обеспечении бесперебойного дорожного движения и профилактике правонарушений, требующих специальной профессиональной подготовки, применения особых тактических приемов, специальной техники и оборудования, а также повышения ответственности ГИБДД за проведение неотложных действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Актуальные проблемы формирования современного правосознания сотрудников Госавтоинспекции Российской Федерации

Мигущенко О.Н.,

д.ю.н., доцент, профессор кафедры

уголовного права, криминологии и психологии

Орловского юридического института МВД России

По мнению немецкого философа идеалиста Артура Шопенгауэра одной из целей государства является «охрана против охранителя, т.е. против тех, кому общество поручило блюсти охрану»¹.

Но если такой механизм защиты от охранителя слаб, его заменяют неофициальные, неправовые механизмы. Тогда «защита в самих людях»² субъект права создает собственный защитный механизм в виде неправовых практик. Защищая себя таким образом, он одновременно оказывает разрушительное воздействие на правосознание правоприменителя. Последний оказывается в состоянии постоянного выбора следовать закону или нет. Мощное негативное воздействие со стороны общества переходного типа часто приводит правоприменителя к нарушению закона. Но как только это происходит, правоприменитель оказывается в «ловушке».

Возникает страх разоблачения. Этот страх дополняется другими страхами. Жесткость правовой жизни в условиях общества переходного типа проявляется в кампаниях по повышению исполнительской дисциплины, на фоне возрастания объема функциональных обязанностей. Это представляет серьезную угрозу для государственного служащего. Ситуацию усугубляет относительная неопределенность норм позитивного права. На фоне отсутствия юридической практики «по конкретному делу» правоприменитель теряет уверен-

¹ Шопенгауэр А. Избранные произведения / Сост., авт. вступ. и примеч. И.С. Нарский. М.: Просвещение, 1993. 479 с.

² Леви Э. Введение в правовое мышление: Пер. с англ. М.: Наука, 1995. 115 с.

ность в верности своих действий, формализм в отношениях сказывается на качестве работы в угоду «срокам». Рождается уверенность, что главное – не содержание работы, а своевременный отчет о ней. Следствием всего этого становится возникновение в сознании правоприменителя настроения пессимизма, вызванное постоянной угрозой наказания.

Сомнение в обоснованности и справедливости по отношению к нему со стороны руководства толкает правоприменителя на поиск своей целесообразности, заставляет его создавать собственные защитные механизмы. Они такие же, как и у субъекта права, но дополняются еще двумя: это беспрекословное выполнение указаний «сверху», даже если они неправовые, и отказ по формальным признакам в осуществлении субъективных прав граждан вплоть до укрывательства преступлений. Беспрекословность ведет к потере свободы воли, что становится основой формирования устойчивых вертикальных связей, основанных на покровительстве, с одной стороны, и личной преданности, с другой. Нарушая права граждан, правоприменитель теряет свободу на осуществление своих гражданских прав. И в том и в другом случае правоприменитель приходит к выводу о не только возможности, но и необходимости решать возникающие проблемы за счет «рядовых» субъектов права. И вначале такая необходимость имеет форму служебной, что облегчает правоприменителю переход к неправоной практике. Относительно долгая неправовая практика деформирует правосознание правоприменителя и, тогда ему уже не требуется оправдание перед самим собой. У него возникает временное ощущение собственного превосходства перед правом, а это создает условие для интериоризации соответствующей идеологической иллюзии. В ее основе убежденность в целесообразности сложившегося порядка, когда сфера его профессиональной деятельности рассматривается в качестве личного бизнеса. При этом экономический интерес начинает побуждать правоприменителя к приобретению вышестоящей должности. Это побуждение обуславливается и страхом перед возможным наказанием, который тем сильнее, чем обширнее неправовая практика правоприменителя.

Подобное явление для России традиционное, например, товарищ министра внутренних дел генерал-лейтенант Курлов обложил «данью» всех начальников охранных отделений. «Заработав» симпатии к себе со стороны Николая второго, стремился стать министром внутренних дел, чтобы прикрыть свои злоупотребления и растраты¹.

Поэтому в России единственным способом вытеснить страх наказания всегда было стремление к повышению своего социального статуса. Основным способом этого является поиск «патрона» и вхождение в уже действующую «клиентелу».

Наиболее скандальной клиентелой в России была сгруппировавшаяся вокруг Г. Распутина клиентура влиятельных лиц, «... связавших свою судьбу с его судьбой ... легко представить себе огромную власть, которую представляет

¹ Жухрай В.В. Тайны царской охраны: авантюристы и провокаторы. М.: Политиздат, 1991. 336 с.

коалиция таких влиятельных лиц в таком самодержавном и централизованном государстве, как Россия»¹.

Причину образования в Российском государстве подобных клиентел можно увидеть в особенностях функционирования организационной системы. В результате сложившейся практики переходного периода занятие государственных должностей в основном связывается не с личными качествами, но зависит от принадлежности кандидата на должность к соответствующей клиентеле. В условиях общества переходного типа феномен клиентелы получает достаточно серьезное развитие и оказывает реальное воздействие на все общество и правосознание.

Возбуждение производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения как стадия административного процесса

Ноговицина Е.Н.,

старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России

Рассматривая возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения как стадию административно-юрисдикционного производства, следует учитывать, что данное процессуальное действие должностного лица является предпосылкой для привлечения нарушителя ПДД к административной ответственности в целях реализации задач законодательства об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 1.2 КоАП РФ.

Производство по делам об административных правонарушениях ПДД на основании Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях осуществляется должностными лицами Госавтоинспекции. Задачами данного производства являются всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в соответствии с законом, обеспечение исполнения вынесенного постановления, а также выявление причин и условий, способствующих совершению административных правонарушений ПДД.

Реализация задач административной юрисдикции в области дорожного движения как производство по делам об административных нарушениях ПДД во многом предопределяется первоначальными процессуальными действиями сотрудников Госавтоинспекции. Такие действия получили в законодательстве и на практике название – возбуждение дела об административном правонарушении.

Возбуждение административного дела – первоначальная стадия административного производства, которая имеет важнейшее значение для полного,

¹ Палеолог М. Распутин / Пер. с франц. Ф.Ге. М.: Издательство «Девятое января», 1923. 120 с.

всестороннего и объективного рассмотрения дела. Именно на этой стадии в основном формируется доказательственная база, проводится процессуальное оформление материалов, осуществляется предварительная квалификация административного правонарушения, определяются основные участники административного процесса и др. От полноты и всесторонности указанных действий прямо зависят правильность юридической квалификации правонарушения, законность и обоснованность применяемого впоследствии решения по делу и, в конечном счете, эффективность административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД.

Прежде всего, необходимо отметить, что возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения является процессуальным действием – решением должностного лица, влекущим предусмотренные законом правовые последствия, зачастую носящие принудительный характер по отношению к участникам движения (служит основанием для возникновения обязанностей и прав участников производства по делу об административном правонарушении, необходимым условием развития производства на последующих стадиях и др.) Как отмечал С.И. Котюргин, «возбуждение административного дела состоит в том, что уполномоченные на то должностные лица полиции ... принимают решение начать административное преследование конкретного лица в связи с совершением им правонарушения, ответственность за которое наступает в административном порядке»¹.

Возбуждение дела об административном правонарушении предполагает наличие основания и поводов, предусмотренных ст. 28.1 КоАП РФ.

В юридическом плане основанием являются фактические данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, которое характеризуется объективной стороной (внешним проявлением) проступка².

Поводами являются различные формы получения информации о наличии оснований для возбуждения дела об административном правонарушении. Такая информация может быть получена лицом, уполномоченным составлять протокол:

- а) непосредственно;
- б) из иных органов в виде соответствующим образом оформленных материалов;
- в) из сообщений и заявлений физических и юридических лиц, а также из средств массовой информации;
- г) фиксацией административного правонарушения в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи;

¹ Котюргин С.И. Возбуждение дела как стадия административного процесса // Труды Высшей школы МООП СССР. Вып. 20 М.: НИиРИО ВШ МООП СССР, 1968. С. 75.

² В общетеоретическом плане термин «основание» трактуется как «причина, достаточный повод, оправдывающие что-либо». См.: Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений / С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. М, 2005. С. 463.

д) подтверждением содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) транспортного средства данных о том, что в случаях, предусмотренных в вышеназванном пункте, ТС находилось во владении или пользовании другого лица.

Информация, поступившая из источников, указанных в пунктах «б» и «в», подлежит обязательной проверке. В случае ее несоответствия действительности должностное лицо органа внутренних дел выносит мотивированное определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении.

Выявление (обнаружение) административного правонарушения в области дорожного движения и лица, его совершившего, влечет на основании ст. 28.2 КоАП РФ обязанность его фиксации путем составления протокола об административном правонарушении. В случае, когда административное наказание применяется на месте совершения правонарушения, согласно требованиям ч. 1 ст. 28.6 КоАП РФ выносится постановление по делу об административном правонарушении. Мотивированное постановление по делу об административном правонарушении выносится и в случае выявления административного правонарушения, предусмотренного главой 12 КоАП РФ, в порядке ч. 4 ст. 28.6 КоАП РФ.

На стадии возбуждения дела об административном правонарушении в области дорожного движения осуществляется предварительная оценка установленных и зафиксированных доказательств по делу, квалификация нарушения – административно-правовая оценка деяния, заключающаяся в установлении соответствия его признаков признакам состава нарушения ПДД, предусмотренного административным законодательством. Данная квалификация выполняется должностным лицом ОВД, наделенным правом составления протокола об административном правонарушении и (или) назначения административного наказания за рассматриваемое нарушение, и представляет собой важный элемент правоприменительной деятельности, обеспечивающий объективное разрешение дела о совершенном правонарушении и вынесении объективного постановления по делу. Правильная квалификация служит подтверждением надлежащего профессионального уровня правоприменителя.

Следует особо остановиться на правовом положении сотрудников ОВД, полномочных возбуждать дела об административных правонарушениях в области дорожного движения. Среди должностных лиц, наделенных властными полномочиями по осуществлению производства по рассматриваемой категории дел в соответствии со ст. 28.3 КоАП РФ, наибольшее число составляют сотрудники дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции (далее – ДПС)¹, обладающие широким кругом полномочий по применению мер административного принуждения (административно-предупредительных и пресекательных мер, мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях).

¹ О полномочиях должностных лиц МВД России и ФМС России по составлению протоколов об административных правонарушениях и административному задержанию: Приказ МВД России от 2 июня 2005 г. № 444 / Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. № 31.

Специфика возбуждения дел в области дорожного движения требует от личного состава Госавтоинспекции наличия специальной и психологической подготовки:

- во-первых, знания законодательных и иных нормативных правовых актов РФ и иных нормативных правовых актов субъектов РФ, нормативных правовых актов МВД России, их реализации в оперативно-служебной деятельности;

- во-вторых, умения и навыков использования различных приемов общения, направленных на установление психологического контакта с участниками дорожного движения в целях повышения эффективности решения оперативно-служебных задач.

Различные аспекты административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции должны учитываться в процессе организации профессиональной подготовки сотрудников всех подразделений службы Госавтоинспекции¹.

Особенности государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения

Павлова Е.В.,

к.ю.н., заместитель начальника кафедры административного права и административной деятельности ОВД Орловского юридического института МВД России

Обеспечение безопасности дорожного движения в настоящий период стало самостоятельным направлением в государственной политике России, так как имеет значительные негативные последствия. Данному аспекту пристальное внимание уделяет Президент Российской Федерации Д.А. Медведев и обозначает его как требующий кардинального изменения в подходах разрешения и приложения усилий всех государственных органов, участвующих в этом сложном процессе. Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД России проводится подробный анализ причин и факторов, влияющих на положение дел с аварийностью, определяются пути деятельности органов внутренних дел в указанном направлении.

Меры, принимаемые в Российской Федерации для безопасности дорожного движения, несомненно, оказывают положительное влияние на состояние аварийности, однако ее уровень в течение длительного времени остается недопустимым.

Всего за январь-сентябрь 2011 зарегистрировано 164036 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли 21328 и получили ранения 206489 человек. По сравнению с АППГ количество ДТП в Российской Фе-

¹ С учетом требований приказа МВД России от 29 июня 2009 г. № 490 «Об утверждении представления по организации профессиональной подготовки сотрудников органов внутренних дел».

дерации уменьшилось на 2,6%, число погибших уменьшилось на 6,4%, а число раненых уменьшилось на 2,6%. Количество ДТП в городах и населенных пунктах составило 115455, что на 3,4 % меньше, чем АППГ, а количество ДТП на автомобильных дорогах (вне населенных пунктов) – 48148, что на 0,3 % меньше, чем АППГ¹.

В Директиве №2 дсп от 1 декабря 2010 года отмечается, что остро стоят вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, высоки абсолютные значения показателей состояния аварийности. Отмечается увеличение количества дорожно-транспортных происшествий с участием детей, с особо тяжкими последствиями, а также происшествий, произошедших по вине водителей автобусов. Необходимы совершенствование контрольно-надзорных и разрешительных функций, активизация работы по повышению уровня информационного взаимодействия субъектов реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения².

Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения» официально стартовало как в России, так и в других странах-участницах 11 мая 2011 года. В этот день Организация Объединенных Наций и правительства государств объявили о его начале.

Проблема безопасности дорожного движения не является национальной проблемой Российской Федерации, международное сообщество также уделяет достаточное внимание данному направлению деятельности государственной политики.

Ежегодно во всем мире в дорожных авариях погибает 1,3 миллиона человек и еще 50 миллионов человек получают травмы или остаются инвалидами. Дорожно-транспортный травматизм является одной из важнейших проблем общественного здравоохранения и одной из основных причин смертности во всем мире, особенно это касается детей и молодых людей в возрасте до 29 лет. Если и дальше продолжать бездействовать, то, по прогнозам специалистов, к 2020 году дорожный травматизм станет основной причиной смертности в странах с низким и средним уровнем дохода.

Инициатива объявить период с 2011 по 2020 год «Десятилетием действий» была выдвинута на Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: «Время действовать!» в ноябре 2009 года в Москве. В марте 2010 года инициативу России на Генеральной Ассамблее ООН представил Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации, а ныне заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковник милиции Виктор Кирьянов, после чего ООН была принята резолюция № 64/255, согласно которой «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения» официально

¹ Многофункциональная информационно-аналитическая система Департамента ОБДД МВД России // Официальный сайт ГИБДД МВД РФ - www.gibdd.ru

² О приоритетных направлениях деятельности органов внутренних дел и внутренних войск МВД России, ФМС России в 2011 году: Директива от 01.12.2010 № 2 дсп.

стартует 11 мая 2011 года. Соавторами резолюции стали представители более чем 100 стран.

За 10 лет мировая общественность надеется сократить количество смертей на дорогах с помощью национальных, региональных и глобальных кампаний по безопасности дорожного движения.

В поддержку данного мероприятия Госавтоинспекция МВД России организует широкомасштабную социальную кампанию. Ее цель – заявить о начале «Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения» и привлечь внимание общественности к масштабам смертности на дорогах в России и в мире¹.

Основные причины смертности на дорогах не имеют национальности и являются общими для всех стран: это управление автомобилем в нетрезвом виде, превышение скорости, неиспользование водителями и пассажирами средств безопасности и специальных средств безопасности для детей, использование старых и технически неисправных автомобилей, плохое состояние дорог, небезопасный общественный транспорт.

Руководство государства в настоящее время уделяет пристальное внимание обеспечению безопасности дорожного движения. О данном факте свидетельствуют мероприятия, осуществляемые в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»².

Так в своем интервью Виктор Кирьянов отмечал, что 2010 год был непростой – было масштабное реформирование всей системы органов внутренних дел и оно напрямую затронуло и службу ГИБДД. Согласно Указу Президента РФ Дмитрия Анатольевича Медведева, численность личного состава сократилась на 20 процентов. Конечно, были сокращения и в рядах Госавтоинспекции. И сейчас главная задача, чтобы они никоим образом не отразились на безопасности дорожного движения. В будущем ставка будет делаться на повсеместное внедрение современных видеокамер, круглосуточно фиксирующих правонарушения на дороге.

Мы все прекрасно понимаем, что сегодня поставить по инспектору на каждом перекрестке, на каждом километре федеральной трассы невозможно, а камеры действительно следят за порядком и делают водителей более дисциплинированными. Согласно статистике, которую мы ведем, в местах действия камер число аварий сразу же снижалось в разы и «очаги аварийности» превращались в самые безопасные участки³.

Что же касается ситуации на дорогах в целом, то она, к сожалению, по-прежнему остается довольно сложной. Но, несмотря на все трудности, нам удалось сохранить контроль над обстановкой и добиться дальнейшего снижения

¹ Официальный сайт ГИБДД МВД РФ - www.gibdd.ru.

² «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», утвержденная распоряжением Правительства РФ от 17 октября 2005 года №1707-р: Концепция Федеральной целевой программы // Официальный сайт ГИБДД МВД РФ - www.gibdd.ru.

³ Интервью генерал-полковника милиции Виктора Кирьянова обозревателю ИТАР-ТАСС Светлане Аликиной // [Http://itar-tass.com/level2](http://itar-tass.com/level2).

числа ДТП. Большую роль, конечно же, сыграла Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», благодаря которой за это время уже удалось сохранить более 8,5 тысяч человеческих жизней, в том числе 2 тысячи – детских.

В настоящее время начата разработка новой национальной стратегии повышения безопасности дорожного движения, которая будет прописана в профильной ФЦП на 2013-2020 годы. Подготовка этой программы также уже начата. А задача, которая в ней ставится, не менее амбициозная – сокращение за десятилетие числа погибших в ДТП в два раза к среднему показателю за последние три года, который составляет почти 30 тысяч человек.

Но такая задача может быть решена только в условиях устойчивого ресурсного обеспечения. Опыт стран Европы, добившихся успехов, показывает, что решение проблемы не может быть сиюминутным, ведь европейские страны шли к этому не один десяток лет, а также требуется системность, скоординированность, последовательное наращивание усилий.

Представляется обоснованным решение проблемы безопасности дорожного движения на российских дорогах по следующим направлениям:

- участие и взаимодействие в данном направлении государственных органов всех уровней, в том числе субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

- достаточный уровень финансирования, технического оснащения деятельности подразделений ГИБДД;

- научная разработка проблем безопасности дорожного движения с конкретными практическими рекомендациями и возможностью внедрения ее результатов в современную действительность;

- своевременное законодательное реагирование в области дорожного движения на изменения, происходящие в обществе;

- проведение кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения;

- повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических работ;

- совершенствование форм и методов контрольно-надзорной деятельности, направленной на соблюдение участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;

- совершенствование форм и методов международного сотрудничества по проблемам безопасности дорожного движения.

Поэтому сегодня главное – вернуть взаимоуважение участников дорожного движения, помочь и водителям, и пешеходам осознать, насколько важно и необходимо соблюдать правила дорожного движения¹.

¹ Интервью генерал-полковника милиции Виктора Кирьянова обозревателю ИТАР-ТАСС Светлане Аликиной // [Http://itar-tass.com/level2](http://itar-tass.com/level2).

Проблемные вопросы ответственности пешеходов по уголовному законодательству Российской Федерации

Семенов В.Р.,

*адъюнкт кафедры уголовного права,
криминологии и психологии Орловского
юридического института МВД России*

Вопрос обеспечения безопасности движения транспорта в настоящее время является не только национальной, но и глобальной проблемой всего мирового сообщества. Президент Российской Федерации Д.А. Медведев, выступая 11 мая 2011 года на конференции, посвященной началу реализации программы «Десятилетие действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения» отметил, что «согласно данным экспертов, на дорогах ежегодно гибнет более миллиона человек, каждый пятый из них – ребёнок. Свыше 50 миллионов получают травмы и увечья. И это требует от международного сообщества выработки общей стратегии и совместных мер по повышению безопасности на автомобильных дорогах»¹.

Важно отметить, что в любых эксцессах технического характера «виновата» в первую очередь не техника, а человек, управляющий источником повышенной опасности и тем самым имеющий возможность повлиять на критическую ситуацию. Однако и другие (так называемые «второстепенные») участники дорожного движения вносят «существенный вклад» в этиологию и последствия дорожно-транспортных происшествий, и главная среди них фигура - пешеход.

На большинстве дорог транспортные средства и пешеходы вынуждены соседствовать «бок о бок», особенно в городах и крупных населенных пунктах в сельской местности. Будучи самым уязвимым участником дорожного движения, который всегда проигрывал и будет проигрывать в личном «поединке» с автомобилем, пешеход, однако, и сам способен создать серьёзные аварийные ситуации, оставаясь при этом невредимым.

Анализируя статистику дорожно-транспортных происшествий, мы приходим к выводу, что в трёх из четырех несчастных случаев с пешеходами виноваты они сами. В этой связи приходится признать, что одним из наиболее реальных рычагов воздействия на негативные процессы, происходящие в области обеспечения безопасности дорожного движения, является установление и реализация ответственности, в том числе уголовной, за противоправное поведение участников дорожного движения, вследствие чего законодатель в ст. 268 Уголовного кодекса РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу

¹ Приветствие в связи с началом реализации программы «Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения». - [Электронный ресурс]. - Президент России. - URL: <http://президент.рф/news/11205> (дата обращения 20 мая 2011 г.).

транспорта»¹ устанавливает ответственность участников дорожного движения, не осуществляющих управление механическим транспортным средством, за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств при наступлении соответствующих общественно-опасных последствий.

Вопреки логике, к ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (по ст. 268 УК РФ) привлекаются буквально единицы виновных (пешеходов), а количество осужденных по содержащимся в указанной статье составам измеряется еще меньшими цифрами.

Проблемность и трудность обоснования уголовной ответственности за преступления, предусмотренные статьей 268 Уголовного кодекса РФ, порождается рядом причин, к числу которых Л.Л. Шемякин относит: постоянное внесение поправок в действующее законодательство, бланкетность диспозиции статьи и сочетание санкции с административной ответственностью, наличие смешанной или взаимной вины пешехода и водителя, действие механизма «объективного» сопричинения вреда названным участникам дорожного движения, частными случаями нарушения Правил дорожного движения².

В науке уголовного права проблема бланкетности статей достаточно актуальна³, при этом данное свойство уголовного закона есть не что иное, как проявление его системности и естественной связи с предписаниями иных отраслей права. Однако одним из негативных последствий действия бланкетной нормы является наличие так называемой «цепи отсылок», приводящей к утрате адекватного осознания пределов уголовно-правового запрета⁴. Надо заметить, что с Правилами дорожного движения знаком практически каждый взрослый человек, а вот правила эксплуатации автомашин, тракторов, автобусов, автокранов и прочих самоходных установок разбросаны по вторичным бланкетным источникам и известны узкому кругу лиц, а потому и ответственность за их нарушение любыми субъектами выглядит недостаточно оправданной.

Тезис о сложности субъективной стороны преступлений с материальным составом, когда психическое отношение виновного к деянию и последствиям может быть различным, известен и достаточно изучен. В этой связи в науке употребляются такие понятия, как «смешанная», «двойная», «сложная», а с недавнего времени – «взаимная» вина. Проблемам «взаимной вины» посвящено единственное отечественное исследование, проведенное О.А. Канашиной, которая считает, что наличие взаимной вины преступника и пострадавшего чаще

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (с изм. и доп., вступающими в силу с 01.07.2011) // СПС «Гарант».

² Шемякин Л.Л. Теоретические аспекты ответственности пешеходов за транспортные преступления. М.: «Вузовская книга», 2010. С. 7.

³ Гаухман Л.Д. Проблемы УК РФ: бланкетность, декларативность, казуистичность // Уголовное право в 21 веке: Материалы международной научной конференции на юридическом факультете МГУ им. Ломоносова 31 мая 2001г. – 1 июня 2001 г. М.: ЛексЭст, 2002. Пикуров Н.И. Квалификация преступлений при бланкетной форме диспозиции уголовного закона (с конкретизацией запрета в административном праве): Автореферат дис. ... канд. юр. наук. М.: МВШМ МВД СССР, 1982.

⁴ Пикуров Н.И. Квалификация преступлений с бланкетными признаками состава. С. 59.

всего встречается «в правоотношениях, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, при нарушении правил техники безопасности (в т.ч. ст.268 УК РФ)»¹. Действительно, в транспортных преступлениях нередко случаи встречного причинения вреда участникам дорожного движения. При одновременном нарушении ПДД и водителем, и пешеходом в рамках одного дорожно-транспортного происшествия объективно вред является общим (единым, совместным или совокупным). Отсюда появляется явная нужда в особом механизме распределения ответственности для сопричинителей вреда. В этих условиях совершенно справедливо Л.Л. Шемякин предлагает ввести в юридический оборот конструкцию «взаимной вины» (когда два и более субъекта в одном сопряженном акте поведения умышленно или по неосторожности причиняют вред друг другу), что позволит дополнительно дифференцировать уголовную ответственность через измерение вклада в ДТП пешехода².

Вышеописанные проблемы убедительно демонстрируют сложность правовой регламентации уголовной ответственности пешеходов за совершаемые ими общественно опасные проступки. В этой связи, несмотря на изменение российского уголовного законодательства в сторону его совершенствования, остается актуальным исследование теоретических и практических вопросов уголовно-правовой ответственности участников дорожного движения, установленной рассматриваемой нормой Уголовного кодекса России, чтобы, привлечь внимание научного сообщества к разработке теоретических основ, позволяющих в будущем более эффективно применять нормы уголовного законодательства в борьбе с дорожно-транспортной преступностью.

Проблемы, связанные с реализацией основных направлений деятельности в области дорожного движения

Сидорова М.В.,

*к.п.н., старший преподаватель кафедры
административного права и административной
деятельности Орловского юридического
института МВД России*

Аварийность на дорогах и тяжесть последствий от дорожно-транспортных происшествий стоят в ряду наиболее значимых социально-экономических проблем современного общества.

Согласно данным Всемирной организации здравоохранения ежегодно в мире в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) погибают 1,2 млн. человек и 50 млн. получают травмы. Экономический ущерб достигает до

¹ Канашина О.А. Взаимная вина в уголовном праве: Монография. Самара: Самарская гуманитарная академия, 2008. С.67.

² Шемякин Л.Л. Указ. раб. С. 94.

3% валового национального продукта. Страна лишается около 400 млрд. руб. каждый год.

Россия в этом списке занимает далеко не самое почетное место. На дорогах России ежегодно происходит более четверти миллиона ДТП, в которых гибнет около 30 тыс. человек¹. В Орловской области в 2010 году произошло 1308 ДТП, погибло 162 человека, более 1692 ранено. За 8 месяцев текущего года произошло 815 ДТП. Погибли 1114 человек, более 1110 ранены².

Согласитесь, все это очень похоже на сводки с фронта, а не на мирное время. Каковы же причины этой «необъявленной войны» на наших дорогах? Как сократить человеческие потери на автомагистралях?

Для предотвращения негативных последствий и обеспечения устойчиво высокого уровня безопасности дорожного движения сегодня в России разрабатываются и реализуются долгосрочные и среднесрочные стратегии, позволяющие существенно снизить автотранспортную аварийность. При этом, конечно, не всегда учитываются проблемы, которые возникают при реализации данного направления деятельности, их подразделяют на три уровня³.

К проблемам первого порядка относятся наиболее очевидные, то есть такие, которые можно определить, непосредственно анализируя статистику, которая говорит, что аварийность на автомобильных дорогах в России в целом продолжает оставаться высокой как из-за состояния самих автомобильных дорог, так и по причинам, связанным с несовершенством законодательства в этой сфере.

Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере безопасности дорожного движения, обуславливают наличие множества нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность в данной сфере. Вся совокупность таких актов представляет собой определенную систему, которую составляют Конституция Российской Федерации, федеральные законы, акты Президента России, постановления Правительства Российской Федерации, ведомственные (межведомственные) нормативно-правовые акты как федерального, так и регионального уровней. Так, сфера безопасности дорожного движения на федеральном уровне регулируется 14 федеральными законами, 9 указами Президента России, 35 постановлениями Правительства Российской Федерации⁴. Основополагающими из них являются: Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. от 19 июля 2011 г. № 248-ФЗ); Закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»; Кодекс Российской Фе-

¹ Истиховская М.Д. В борьбе за безопасность дорожного движения все меры хороши // Право и безопасность. 2007. № 3-4. С.17.

² [Http://57.gibdd.ru](http://57.gibdd.ru).

³ См.: Крепышева Н. В. Международный опыт оценки результативности и финансового обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы современной экономики. 2008. № 3 (27). С.21.

⁴ См.: Витковский И.А. Нормативно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения // Обеспечение безопасности дорожного движения в России // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. 2009. № 15 (303).

дерации об административных правонарушениях от 2001 г. № 196-ФЗ (с изм. от 21 июля 2011 г. № 257-ФЗ); Положение о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденное Указом Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 248; Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 (с изм. ред. от 23.12.2010); Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. №1090 (с изм. от 10 мая 2010 г. №316).

Анализ перечисленных правовых актов показывает, что их названия не всегда соответствуют содержанию. Документы между собой слабо согласованы, а предусмотренная в них ответственность для нарушителей Правил дорожного движения (ПДД) неадекватна опасности последствий для жизни и здоровья людей, в то время как мировая практика показывает, что действия, направленные на обеспечение жизни и здоровья людей, должны быть жесткими, бескомпромиссными.

Президент Российской Федерации Д.А. Медведев на заседании по вопросам безопасности дорожного движения в августе 2009 г. сказал: «Серьёзной причиной аварийности на дорогах является несовершенство нормативной базы, которая регламентирует безопасность дорожного движения»¹.

Необходимо отметить, что, несмотря на большое количество принятых у нас в стране нормативных правовых актов по вопросам, регулирующим дорожное движение, по степени детализации и кругу регулируемых вопросов отечественная правовая база существенно уступает международным нормам, регулирующим вопросы безопасности в международном дорожном движении (нормы ЕЭК ООН).

Кроме того, единый нормативный акт, регулирующий все вопросы, связанные с дорожным движением, в настоящее время у нас в стране отсутствует.

Поэтому можно утверждать, что Федеральный закон РФ от 10.12.95 № 96-ФЗ «О безопасности дорожного движения» на сегодня фактически является единственным документом федерального уровня, определяющим правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ и регулирующим вопросы, связанные с охраной жизни, здоровья и имущества граждан, защитой их прав и законных интересов, а также защитой интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий.

Проблемы БДД второго порядка не столь очевидны, но также требуют решения. Например, эксперты указывают, что правила дорожного движения нередко противоречивы; контроль состояния дорог и автотранспортных средств осуществляется недостаточно; уровень обучения водителей и проведения экзаменов на получение водительских удостоверений невысок; обучение населения правилам дорожного движения в части, касающейся безопасности, отстает от

¹ См.: [Http://www.gibdd.ru/news/356](http://www.gibdd.ru/news/356).

необходимого; нарушения правил дорожного движения, граничащие с преступлениями, не всегда рассматриваются в суде, а применяемые санкции не соответствуют возможным рискам¹. Вместе с тем необходимо отметить, что наблюдается тенденция ужесточения ответственности за нарушение правил дорожного движения, и это уже дало положительные результаты. Однако не следует забывать, что проблема безопасности на дорогах – комплексная. Ее решение невозможно без повышения ответственности органов ГИБДД за порядок на дорогах, необходимо повышать общеобразовательный и профессиональный уровень ее сотрудников, укреплять кадровое ядро подразделений ДПС.

Серьезного внимания требует качество обучения в автошколах, ведь около 80% ДТП в России происходит по вине водителей. Сотрудники ГИБДД должны отслеживать, выпускники какой автошколы чаще всего попадают в аварии. Эта информация должна обобщаться и служить основанием для лишения таких школ лицензий. Необходимо ужесточать требования по выдаче лицензий организациям, осуществляющим подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей.

Кроме того, понятно, что никакие меры по развитию наших дорог, совершенствованию законодательства не улучшат ситуацию с аварийностью, пока участники дорожного движения не будут уважительно относиться друг к другу. Проблема не в том, чтобы знать правила, а в том, чтобы убеждать граждан их соблюдать.

К проблемам безопасности дорожного движения третьего порядка относятся, чаще всего, имеющие более, общий характер, и не связанные непосредственно с состоянием дорожного движения и его безопасностью, а лежат в основе определенных процессов или соблюдения определенных условий. К ним относятся: организация мероприятий и работ по БДД, вопросы координации действий, управления процессом финансового обеспечения БДД как в части определения объема бюджетных расходов, так и использования выделенных средств.

Кроме того, положительно зарекомендовала себя работа по профилактике БДД. Так, во многих регионах России сегодня есть прекрасные примеры работы с детьми по профилактике дорожно-транспортного травматизма, практика проведения различных акций.

Их цель, в частности, привлечь внимание самых широких слоев населения к проблеме дорожной безопасности, сформировать устойчивые стереотипы законопослушного поведения на дороге. Свою роль может сыграть размещение в средствах массовой информации социальной рекламы по пропаганде безопасности дорожного движения, а также следует продумать систему государственных мер, направленных на поощрение законопослушных граждан. Это могут быть определенные скидки, льготы при страховании автогражданской ответственности.

¹ Крепышева Н.В. Международный опыт оценки результативности и финансового обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы современной экономики. 2008. № 3 (27). С. 21.

Особенности применения уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Сорокин А.И.,

к.ю.н., преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД России

Статья 264 УК РФ устанавливает уголовную ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 264 УК РФ). В силу прямого указания уголовного закона обязательным признаком состава рассматриваемого преступления является общественно опасное деяние, которое выражается в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Однако эти правила содержатся не в самом уголовном законе, а устанавливаются нормативным актом иной отраслевой принадлежности – Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (в действующей редакции)¹. Иными словами, ст. 264 УК РФ имеет бланкетную конструкцию.

Как известно, бланкетность представляет собой особую форму конструирования уголовного закона, при которой содержание уголовно-правовой нормы складывается как из положений уголовного закона, так и из положений нормативных актов иных отраслей права². В уголовно-правовой литературе последовательно доказывается, что при бланкетной конструкции уголовного закона неотъемлемой частью уголовно-правовой нормы становятся нормативные положения другой отраслевой принадлежности, раскрывающие содержание бланкетных признаков состава преступления³. Представляется, что этот вывод полностью применим и к уголовно-правовой норме об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в содержание которой «имплантированы» Правила дорожного движения.

Будучи изначально «неуголовным» нормативным материалом, Правила дорожного движения наполняют своими положениями уголовно-правовую норму, конкретизируют бланкетные признаки состава рассматриваемого преступления. В этой связи применение уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных

¹ Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

² Ибрагимов М.А. Нормативные акты иных отраслей права как источники уголовного права / М.А. Ибрагимов, К.В. Ображиев. Ставрополь, 2005. С. 28.

³ Наумов А.В. Нормы других отраслей права как источник уголовного права // Законность. 2002. № 7; Ображиев К.В. Нормативные акты иных отраслей права как источники уголовного права // Вестник Российской правовой академии. 2005. № 2.

средств неизбежно сопровождается обращением к Правилам дорожного движения. «Разумеется, – отмечает А.В. Наумов, – сами по себе эти правила не превращаются в уголовно-правовой акт (уголовный закон), однако, будучи включенными в содержание диспозиции уголовного закона, превращаются в «клеточку» уголовно-правовой «материи»¹.

Итак, при применении ст. 264 УК РФ необходимо учитывать тот факт, что содержание признаков состава соответствующего преступления можно уяснить лишь путем обращения к Правилам дорожного движения. Причем для уяснения содержания (толкования) уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо установить смысл не только уголовного закона, но и Правил дорожного движения, нарушенных виновным. Таким образом, при бланкетной конструкции уголовного закона, по образному выражению Н.И. Пикурова, происходит «умножение» правовой информации, которая подлежит уяснению². Следует особо подчеркнуть, что ст. 264 УК РФ не только отсылает к Правилам дорожного движения, но и требует установить факт их нарушения. В теории уголовного права преступления, предусмотренные подобными бланкетными диспозициями, получили название «преступления со смешанной противоправностью», поскольку необходимым условием для их уголовно-правовой квалификации является установление признаков неуголовного правонарушения. Исходя из этого при квалификации конкретных фактов нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств содеянное необходимо оценивать не только с точки зрения предписаний уголовного закона, но и с позиции Правил дорожного движения. Более того, применение ст. 264 УК РФ становится возможным лишь на основе предварительного применения административно-правовых норм, установленных в Правилах дорожного движения.

Таким образом, при квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, на правоприменителя возлагается дополнительная обязанность устанавливать не только признаки состава преступления, но и признаки административного правонарушения. Причем установление признаков административного правонарушения (нарушения Правил дорожного движения), по сути дела, становится самостоятельным этапом уголовно-правовой квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Отмеченная специфика требует более внимательного отношения к установлению факта нарушения Правил дорожного движения, поскольку ошибочная квалификация соответствующего административного правонарушения может привести к неверной квалификации преступления в целом. Так, по данным Н.И. Пикурова, полученным в результате выборочного изучения уголовных дел «со смешанной противоправностью», 60-70 % случаев отмены или изменения

¹ Наумов А.В. Нормы других отраслей права как источник уголовного права // Законность. 2002. № 7. С. 38.

² Пикуров Н.И. Квалификация преступлений при бланкетной форме диспозиции уголовного закона (с конкретизацией запрета в административном праве): Дис. ... канд. юрид. наук. М., 1982. С. 94.

приговоров кассационной инстанцией связано именно с неправильной квалификацией нарушений специальных правил¹.

Итак, для квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо совместное (солидарное) применение положений ст. 264 УК РФ и Правил дорожного движения. Только в результате их совместного применения можно установить полное содержание уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и квалифицировать совершенное общественно опасное деяние.

Примечательно, что указанная взаимосвязь положений уголовного и административного законодательства должна найти свое отражение в правоприменительных решениях, в частности, в обвинительном приговоре суда. Разумеется, в резолютивной части приговора, где закрепляется квалификация совершенного лицом деяния, указываются только пункт, часть, статья Уголовного кодекса РФ, предусматривающие ответственность за преступление, в совершении которого подсудимый признан виновным (п. 3 ч. 1 ст. 308 УПК РФ). Однако в описательно-мотивировочной части обвинительного приговора суда обязательно должна быть сделана ссылка на конкретный пункт Правил дорожного движения, нарушенный лицом, управляющим транспортным средством. Пленум Верховного суда специально разъяснил, что, признавая лицо виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены и в чем конкретно выразилось это нарушение.

Вместе с тем необходимо особо подчеркнуть, что Правила дорожного движения не устанавливают признаки состава рассматриваемого преступления. Нормативные акты иных отраслей права не могут устанавливать признаков состава преступления - это исключительная прерогатива уголовного закона; однако конкретное содержание бланкетных признаков состава преступления непосредственным образом зависит от предписаний «неуголовных» нормативных актов. В этом проявляется противоречие бланкетных признаков: с одной стороны, они формулируются в уголовном законе, с другой – содержательно наполняются нормативным материалом иной отраслевой принадлежности².

¹ Пикуров Н.И. Квалификация преступлений при бланкетной форме диспозиции уголовного закона (с конкретизацией запрета в административном праве): Дис. ... канд. юрид. наук. М., 1982. С. 143.

² Ображиев К.В. Нормативные акты иных отраслей права как источники уголовного права // Вестник Российской правовой академии. 2005. № 2. С. 53.

Проблемы применения административного ареста за правонарушения в области дорожного движения

Степанюк В.В.,

*к.ю.н., преподаватель кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Орловского юридического
института МВД России*

Жизнь и здоровье людей в условиях огромного прироста автопарка, а следовательно, интенсивности дорожного движения остается актуальной проблемой во многих странах мира. В России состояние безопасности дорожного движения имеет стойкую тенденцию к ухудшению.

В этих условиях важное значение имеют меры административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения, поскольку большое количество нарушений в этой сфере осуществляется в виде административных правонарушений. Основным нормативным актом, регулирующим вопросы привлечения к административной ответственности участников дорожного движения, является Кодекс РФ об административных правонарушениях¹ (далее – КоАП РФ).

Административные правонарушения в области дорожного движения выделены в КоАП РФ в отдельную гл. 12, что свидетельствует о понимании законодателем важности обеспечения безопасности дорожного движения.

Административная ответственность в сфере дорожного движения реализуется в процессе применения к лицам, виновным в совершении административного правонарушения, административных наказаний. В ст. 3.1 КоАП РФ дано определение административного наказания, под которым понимается установленная государством мера ответственности за совершение административного правонарушения. Следовательно, наказание является карой за содеянное, влекущей неблагоприятные юридические последствия, связанные с правоограничениями морального, физического, организационного или материального характера. Наказание применяется с целью общей и частной превенции (ст. 3.1 КоАП РФ)².

В ст. 3.2 КоАП РФ систематизированы виды административных наказаний, которые могут устанавливаться и применяться к лицам, совершившим административные правонарушения. Из указанного перечня пять видов административных наказаний применяются за правонарушения в области дорожного движения. Из них в качестве основных: предупреждение, административный штраф, лишение специального права (права управления транспортным средством), административный арест. В качестве дополнительного наказания введена конфискация предметов административных правонарушений, совершенных как

¹ См.: СЗ РФ. 2002. № 1 (ч.1). Ст.1.

² См.: Влавацкая Н.Ф. Изменения в правовом регулировании административной ответственности в области дорожного движения // Транспортное право. 2009. № 1.

физическими, так и юридическими лицами (ст. ст. 12.4 и 12.5 КоАП РФ)¹. Из числа названных административных наказаний, применяемых в области дорожной безопасности, лишение права управления транспортным средством (ст. 3.8 КоАП РФ), административный арест (ст. 3.9 КоАП РФ), конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения (ст. 3.7 КоАП РФ) назначаются только судьями. Такое законодательное решение продиктовано желанием снижения коррупциогенности КоАП РФ, практики его применения, а также повышением профессионализма и объективности в рассмотрении дел о дорожных правонарушениях.

Административный арест применяется за правонарушения в области дорожного движения в соответствии с ст.ст. 12.7 (ч.2), 12.8 (ч.3), 12.26 (ч.2), 12.27 (ч.2) КоАП РФ.

Этот вид административного наказания заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества и устанавливается на срок до пятнадцати суток, а за нарушение требований режима чрезвычайного положения или правового режима контртеррористической операции – до тридцати суток.

Судья обязан дать оценку всем обстоятельствам дела и с учетом характера совершенного правонарушения, личности нарушителя и иных обстоятельств решить вопрос о необходимости назначения виновному ареста в качестве кары за содеянное. Это означает, что судья, прежде чем избрать такое наказание, должен установить, что применение иных мер ответственности, в частности административного штрафа, к правонарушителю недостаточно.

Не применяется административный арест к беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до 14 лет, лицам, не достигшим возраста 18 лет, инвалидам I и II групп, военнослужащим, гражданам, призванным на военные сборы, а также к имеющим специальные звания сотрудникам органов внутренних дел, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ и таможенных органов.

Срок административного ареста исчисляется сутками, начиная с того часа, когда виновный был взят под стражу. В этот срок включается срок административного задержания.

Среди ученых-административистов в последнее время нет единого мнения о целесообразности сохранения данного вида наказаний в российской системе мер административной ответственности.

И это вполне справедливо, так как, являясь строгим наказанием, административный арест ограничивает конституционное право человека на свободу и личную неприкосновенность, закрепленное в статье 22 Конституции РФ, а также право на свободу передвижения, предусмотренное ст. 27 Конституции РФ.

¹ См.: Якимов А.Ю. Сочетание мер административного принуждения и экономического воздействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (вопросы оптимизации) // Административное право и процесс. 2008. № 3. С. 2-4.

Анализ норм, регулирующих применение и исполнение данного вида административного наказания, позволяет сделать вывод об определенном несоответствии их Конституции Российской Федерации.

Прежде всего, необходимо отметить, что постановление об административном аресте, вынесение которого отнесено к исключительной компетенции судьи (ч. 1 ст. 3.9 КоАП России), приводится в исполнение немедленно после его вынесения (ч. 1 ст. 32.8 КоАП России).

По общему правилу постановление об административном наказании исполняется с момента вступления его в законную силу, то есть после истечения 10-дневного срока возможного обжалования. Однако, к сожалению, КоАП России не содержит правовой нормы, предусматривающей приостановление исполнения постановления о назначении административного наказания в виде административного ареста в связи с подачей жалобы на это постановление, тем самым правонарушитель фактически лишается конституционного права защиты своих прав и свобод (ст. 46 Конституции Российской Федерации).

По сути, как полагает Е.Н. Ламонов, речь идет об исполнении постановления, не вступившего в законную силу. Это в определенной степени находило свое объяснение в то время, когда постановления, выносимые судьями районных судов, являлись окончательными и не подлежали обжалованию. Однако в настоящее время постановление судьи по делу об административном правонарушении может быть обжаловано и, следовательно, до рассмотрения жалобы считается не вступившим в законную силу, а поэтому его исполнение нельзя признать законным¹.

Кроме того, по общему правилу в срок назначенного административного ареста засчитывается срок фактического административного задержания. Тем не менее нередки случаи, когда в постановлениях суда не указывается время (часы) начала срока отбывания административного ареста, и поэтому в таких случаях сотрудниками органов внутренних дел срок содержания, как правило, исчисляется с момента доставления лица в специальное учреждение. При этом не учитывается срок примененного к правонарушителям административного задержания, что противоречит требованиям ч. 3 ст. 32.8 КоАП России².

Следует заметить, что в ряде случаев игнорируемый срок административного задержания может быть значительным, и, следовательно, срок нахождения правонарушителя под арестом может необоснованно длиться больше срока, определенного конкретным постановлением для конкретного правонарушителя.

Наряду с этим несовершенство механизма правоприменительной деятельности заключается в том, что лица, арестованные в административном порядке, должны содержаться в спецприемниках в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 2 октября 2002 года № 726³. Данный вид специальных учреждений есть только либо в областных, либо в крупных городах, а в осталь-

¹ См.: Ламонов Е.Н. Постановление судьи об административном аресте должно исполняться с момента его вступления в законную силу // Российская юстиция. 2003. № 3. С. 60.

² См.: Дугенец А.С. Административный арест // Российская юстиция. 2002. № 8. С. 69 -70.

³ См.: СЗ РФ. 2002. № 40. Ст. 3937.

ных есть изоляторы временного содержания, условия в которых не соответствуют требованиям, предъявляемым к спецприемникам для арестованных в административном порядке.

Таким образом, с учетом высказанных замечаний полагаем целесообразным исключить из существующей системы административных наказаний, применяемых за правонарушения в области дорожного движения административный арест. Вместе с тем с целью расширения сферы административно-правового принуждения в области дорожного движения, установить в КоАП РФ повышенные и преимущественно жестко фиксированные штрафные санкции за административные правонарушения, влекущие наиболее опасные последствия для участников дорожного движения.

Особенности правосознания и правовой культуры сотрудников ГИБДД России

Строева О.А.,

*адъюнкт кафедры государственно-правовых
дисциплин Орловского юридического
института МВД России*

Проблема повышения эффективности деятельности сотрудников ГИБДД в последнее время привлекает пристальное внимание как ученых, так и практических работников. Это объясняется тем, что их профессиональная деятельность является одной из детерминант, оказывающих значительное влияние на положительную динамику в сфере снижения аварийности на дорогах, а соответственно и повышение уровня безопасности дорожного движения в стране¹.

Профессиональное правосознание – одна из форм культурно и исторически обусловленного группового правосознания, формирующаяся у людей, осуществляющих профессиональную деятельность, которая связана с правоотношениями. Профессиональное правосознание проявляется в отношении к праву, которое определяется системой ценностных ориентаций и установок и реализуется в процессе профессиональной деятельности².

Служба в органах внутренних дел фактически является разновидностью государственной службы. Из этого следует, что профессиональное правосознание работников полиции и представителей других категорий государственных служащих в основных своих чертах если не идентично, то имеет общие характеристики.

¹ Бондарев А.А. Актуальные проблемы формирования правовой культуры сотрудников ГИБДД современной России: учебное пособие / А.А. Бондарев, А.Н. Быков, Ю.В. Костин. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2010. С.3.

² Силантьева С.О. Профессиональное правосознание сотрудников подразделений ГИБДД // Научно-теоретический журнал «Ученые записки». 2010. № 8(66). С. 86.

Однако деятельность сотрудников ГИБДД имеет ряд специфических существенных особенностей¹ (детальная правовая регламентация деятельности и ее экстремальный, властный, обязательный характер условия организации, объект служебной деятельности в виде правонарушений и нарушений законности, психические и физические перегрузки, повышенная ответственность и другие, которые оказывают заметное влияние на качественные характеристики их правосознания). Следовательно, есть основания для выделения профессионального правосознания, в частности сотрудников ГИБДД, в самостоятельный предмет исследования.

Хотя установлено, что закономерности формирования профессионального правосознания и особенности проявления специальных правовых способностей являются общими для всех видов и сфер правоприменительной деятельности, однако имеются определенные особенности профессионального правосознания, обусловленные спецификой правоприменения в различных сферах правового регулирования. Одной из особенностей правосознания сотрудников ОВД является принципиальная неоднородность, обусловленная разноплановостью профессиональной деятельности отдельных подразделений органов внутренних дел². Так, профессиональная деятельность сотрудников ГИБДД строится на основании административно-правовых отношений, а сотрудников уголовного розыска и следователей – на основании уголовно-правовых отношений.

Профессиональное правосознание сотрудников подразделений ГИБДД можно охарактеризовать как одну из форм группового правосознания, проявляющуюся в отношении к праву, которое определяется системой ценностных ориентаций и установок и формируется в профессиональной правоприменительной административной деятельности, играет роль регулятора поведения сотрудников подразделений ГИБДД как субъектов правоохранительной функции государства.

Для того чтобы нормы права и, прежде всего административного, стали регулятором поведения сотрудников подразделений ГИБДД, только знаний соответствующих норм права недостаточно, необходимо включить их требования в систему жизненно-служебных отношений. Обязательным условием является их включение в систему ценностных ориентаций личности, а также необходимо, чтобы ценность права, в том числе и в виде административных правовых норм, приобрела «личностный смысл».

Профессия сотрудника полиции, и в том числе сотрудника подразделения ГИБДД, должна являться не просто способом заработка, а должна быть способом реализации себя, сотрудники должны осознавать, что их профессиональная

¹ Борисова С.Е. Профессиональная деформация сотрудников милиции и ее личностные детерминанты: Автореф. дис. канд. психол. наук. М., 1998. С. 87.

² Магденко А.Д. Международные стандарты и правосознание сотрудников органов внутренних дел в контексте международных стандартов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 2004. С.5.

деятельность является способом служить правовым и гуманистическим ценностям.

Профессиональное правосознание сотрудников ГИБДД должно соответствовать следующим требованиям:

1. устойчивой солидарности с законом, готовности защищать его;
2. убежденности в незыблемости принципа законности;
3. высокой теоретической подготовленности, позволяющей принимать правильные решения в сложных юридических ситуациях;
4. нацеленности на активные действия в сфере правоохраны, уважению к праву, к закону, к тактике его применения.

Профессиональное правосознание и позитивное отношение к праву в форме правового реализма должны быть присущи профессиональной идентичности личности сотрудника ГИБДД. Сформированность профессионального правосознания зависит от степени взаимообусловленности личностных ценностей сотрудника ГИБДД и ценностей профессиональной деятельности. В структуру ценностей профессиональной деятельности входят правовые ценности и ценности, обусловленные отношением сотрудника ГИБДД к профессиональной деятельности в системе «человек – человек», то есть гуманистические ценности¹. Процесс формирования ценностных ориентаций и выполняемая сотрудником ГИБДД деятельность взаимодетерминированы. Так, в контексте профессиональной деятельности, с одной стороны, отношение к праву формируется на основе системы ценностно-смысловых ориентаций сотрудника ГИБДД, обусловленных его прошлым опытом, а с другой стороны, сама деятельность оказывает воздействие на систему ценностных ориентаций личности сотрудника.

Профессиональное сознание сотрудников ГИБДД обладает спецификой, которая определяется их особой компетенцией в сфере юридической практики². Это правосознание особой группы людей, профессионально занимающихся юридической деятельностью, которая требует специальной образовательной подготовки и характеризуется единством социальных задач, методов и форм профессиональной деятельности, направленной на обеспечение личной безопасности граждан, защиту их прав и свобод, законных интересов, предупреждение правонарушений и их пресечение, охрану и обеспечение безопасности дорожного движения, участие в оказании социальной и правовой помощи гражданам, содействие в пределах компетенции государственным органам, предприятиям, учреждениям и организациям в исполнении возложенных на них обязанностей.

У сотрудников ГИБДД уровень правосознания близок к обыденному, то есть характеризуется достаточно поверхностным знанием и пониманием правовых явлений. В то же время у сотрудников таких подразделений, как следствие, дознание, уровень правосознания достигает теоретического, то есть им свойственна высокая степень знания и понимания правовых явлений.

¹ Силантьева С.О. Указ. раб. С. 86-87.

² Гуцериев Х.С. Политико-правовая теория и функционирование. СПб., 1996. С. 59.

Правосознание сотрудников следственного подразделения имеет направленность на нормы уголовного и уголовно-процессуального права, сотрудников ГИБДД – на нормы административного права.

В профессиональном правосознании сотрудников органов внутренних дел, в том числе и сотрудников ГИБДД, выделяют три его функции – познавательную, оценочную и регулятивную.

Познавательной функции соответствует определенный объем правовых знаний и умений сотрудников ГИБДД, выражающийся в понятии правовая подготовка.

Знание права для сотрудников ГИБДД заключается в их осведомленности о правовых вопросах, имеющих каждодневное значение; знакомстве с некоторыми основными понятиями и терминами. Именно знание азов нормативно-правового регулирования поведения граждан, их взаимоотношений друг с другом, а также с государством и его органами является одним из необходимых условий соблюдения требований законности в правоприменительной деятельности сотрудников¹.

Важным критерием достаточного уровня правосознания сотрудника ГИБДД с точки зрения знания им законодательства следует считать умение избирать правомерные варианты собственных поступков, способность совершать активные действия в соответствии с полученными сведениями о государственно-правовых явлениях. Правильное применение норм права в конкретных жизненных ситуациях, с которыми сотрудники ГИБДД встречаются практически ежедневно, свидетельствует об умении и навыках на базе знания права профессионально совершать определенные правоприменительные операции в процессе осуществления своих служебных обязанностей. Это возможно лишь при условии достаточного объема, глубины и формализованного характера правовых знаний².

Оценочная функция включает в себя, во-первых, элементарные эмоциональные состояния личности: чувства, эмоции, переживания; во-вторых, сложные эмоциональные образования: ценностные отношения к правовым явлениям в виде ценностных ориентаций. Эмоциональные состояния психики, мнения, убеждения, отношения сотрудников органов внутренних дел к праву и практике его реализации образуют такое понятие, как «правовая психология». Эти эмоциональные состояния формулируются на основе правовых знаний и представлений о нормах права, юридических обязанностях и правах, законности в правотворческой и правореализующей деятельности. Это сознательные правовые переживания, активно воздействующие на поведение сотрудника ГИБДД в той или иной правовой ситуации.

Психологический уровень отношения к праву имеет точную предметную направленность, в нем проявляются отношения к явлениям окружающей действительности, составляющим предмет правового регулирования. Он отражает общественные связи, которые наиболее непосредственно примыкают к услови-

¹ Бондарев А.А. Указ. раб. С. 29-30.

² Силантьева С.О. Указ. раб. С.87-88.

ям жизнедеятельности сотрудников ОВД. Это отражение на практике чаще носит эмпирический, обыденный характер и вырастает из повседневных условий жизни сотрудников органов внутренних дел, вступающих в процессе своей профессиональной деятельности в разнообразные правовые отношения.

Правосознание личности формируется под влиянием правового воспитания, которое способствует утверждению высоких моральных качеств сотрудников, повышению уровня организованности и дисциплины, укреплению чувства служебного долга и повышения профессиональной культуры¹.

Правосознание активно влияет на правотворческую и правоприменительную практику. Формы и методы формирования правосознания и воспитания как факторов, необходимых для установления правопорядка и законности, – актуальные проблемы современности. Человек как личность способен действовать относительно самостоятельно, в соответствии со своим сознанием и волей, поэтому существует объективная возможность определенным образом воздействовать на его поведение, влиять на формирование мотивов совершаемых им поступков².

Так как одним из важнейших условий формирования правосознания в правовом государстве является именно правовое воспитание, то эта деятельность включает в себя не только собственно образовательную работу в различных структурах, но и воспитание на собственном опыте. В правовом воспитании можно выделить несколько первостепенных ценностей, которые и являются предметом особой заботы при правовоспитательной деятельности. Прежде всего, это воспитание уважения к Конституции и иным законам, так как каждый индивид правового государства, а тем более сотрудник органов внутренних дел, должен знать их, уметь пользоваться, а значит, и уважать³.

Воспитание сотрудников органов внутренних дел осуществляется в рамках единой всеохватывающей системы, куда входят различные виды воспитания: политическое, правовое, нравственное, трудовое, эстетическое. Каждый из воспитательных процессов обладает рядом особенностей, вытекающих из различия используемых воспитательных форм, методов, средств, принципов. И если общим является объект воспитания – личность с ее единым сознанием и психикой, то особенностью каждого из них выступает способ воспитания. Говоря о правовом воспитании сотрудников органов внутренних дел, важно отметить и то, что в разнообразных воспитательных процессах выступает та или иная форма сознания, так как любой воспитательный процесс затрагивает не все сознание человека, а только определенную форму. Так, нравственное воспитание связано с нравственной формой сознания, правовое – с правовой⁴.

¹ Бондарев А.А. Указ. раб. С. 31-33.

² Радько Т.Н. Теория государства и права // Закон и право. М., 2004. С. 473-474.

³ Бабаев В.К. Теория права и государства в схемах и определениях: Учебное пособие / В.К. Бабаев, В.М. Баранов, В.А. Толстик. М.: Юрист, 2000. С. 58.

⁴ Бурканова О.А. Правосознание в правоприменительной деятельности сотрудников ОВД: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 15.

Основная задача правового воспитания состоит в формировании высокого уровня правосознания как у граждан, так и у сотрудников ГИБДД, ориентированного на повышение их социально-правовой активности.

Правовое воспитание сотрудников ГИБДД – это планомерный, управляемый, организованный, систематический и целенаправленный процесс воздействия на сознание, психологию граждан, а также сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации всей совокупности многообразных правовоспитательных форм, средств и методов, имеющихся в арсенале современной правовой деятельности, с целью формирования в их правосознании глубоких и устойчивых правовых знаний, убеждений, потребностей, ценностей, привычек правомерного поведения.

Правовое воспитание сотрудников ГИБДД включает в себя единство трёх неразрывно связанных между собой частей:

- систематического, планомерного воздействия на личность сотрудников ГИБДД с целью доведения до её сознания системы правовых ценностей, принципов и норм;

- обеспечения благоприятного влияния среды, создания надлежащих условий для более интенсивного усвоения сотрудниками ГИБДД норм и принципов права, действующих в обществе, а также вытеснения из сознания сотрудников ГИБДД негативных элементов;

- вовлечения сотрудников ГИБДД в общественно-практическую деятельность, содействующую формированию у них потребности в соответствующих правовых знаниях, их закреплению и превращению в убеждения, а также обеспечению правомерного поведения и повышению правовой активности личности¹.

Исследуя правовое сознание сотрудников органов внутренних дел, целесообразно не только теоретически объяснить закономерности его становления и развития, но и определить факторы, его обуславливающие.

В условиях интенсивного процесса демократизации и расширения гласности всех сфер социальной жизнедеятельности резко возрастает значение высокого, качественного уровня подготовки сотрудников органов внутренних дел. В лице сотрудника органов внутренних дел простой гражданин видит, прежде всего, представителя государственной власти².

Для того чтобы сотрудник ГИБДД был подготовлен к выполнению задач своей служебной деятельности, причем приобретая потребность к повышению правовой культуры и профессионализма, ему необходимо: а) получить и закрепить необходимое количество и объем правовых и неправовых знаний; б) обработать эту информацию по определенным правилам ее «присвоения» в соответствии с заданным уровнем профессиональной подготовки; в) сохранить полученные знания достаточно долго (включая переход к другому виду профессио-

¹ Там же.

² Игнатов В.Г. Кадровое обеспечение государственной службы / В.Г. Игнатов, В.А. Сулемов, А.И. Радченко. Ростов-на-Дону, 1994. С.123.

нальной подготовки); г) точно и эффективно воспроизвести и своевременно применить знания в конкретной ситуации.

Необходимо отметить, что на формирование правосознания и правовой культуры сотрудников ГИБДД влияет ряд факторов, таких как:

1) «уличный» характер службы, характеризующийся значительными нервно-психическими перегрузками и неблагоприятным воздействием на здоровье сотрудника загрязненной окружающей атмосферы;

2) ежедневное общение с участниками дорожного движения, в том числе через разрешение конфликтных ситуаций;

3) экстремальный характер профессиональной деятельности, требующий оперативного принятия решений, в том числе и правового характера, в условиях дефицита времени, непредвиденных ситуаций;

4) направленность правоприменительной и правоохранной деятельности в основном на нормы административного права.

Перечисленные особенности оказывают заметное влияние на качественные характеристики правосознания и правовых установок сотрудников ГИБДД¹.

Таким образом, профессиональное правосознание сотрудников ГИБДД – сложное, многокомпонентное, многофункциональное образование, имеющее разветвленную структуру и играющее доминирующую роль в механизме регуляции поведения сотрудников ГИБДД в правовой сфере. Нарушение правосознания сотрудников ГИБДД приводит к деформации сознания и личности сотрудника ГИБДД, к формированию у него отрицательных правовых установок, что негативно сказывается на правовой культуре и в целом на эффективности правоприменительной деятельности.

Проблема совершенствования реализации властных полномочий сотрудниками ДПС ГИБДД в современных условиях

Юринова Ю.В.,

инспектор по особым поручениям

ОКГС ГУОБДД МВД России

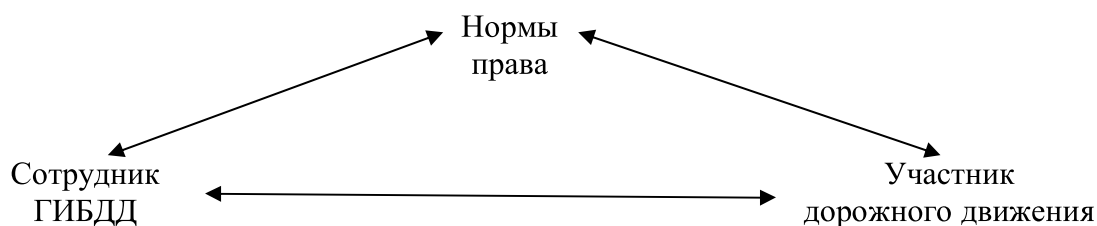
В условиях пристального внимания, уделяемого вопросам безопасности дорожного движения на правительственном и международном уровнях², проблема повышения эффективности реализации властных полномочий сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения в настоящее время становится особенно актуальной.

¹ Бондарев А.А. Указ. раб. С. 28.

² В ноябре 2009 года в Москве состоялась Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения «Время действовать», собравшая участников более 150 государств.

В нашей стране исполнение государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения возложено на сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД Российской Федерации¹, а именно на ее самую многочисленную структуру – дорожно-патрульную службу. По состоянию на 1 января 2012 года из установленной предельной штатной численности сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации в количестве 907630 единиц² штатная численность ГИБДД составляла 104394 человек, а из них ДПС – 77199 человек. Поэтому «для многих людей именно инспекторы ДПС ГИБДД являются наиболее зримым воплощением государственности»³.

Законодательно закрепленные нормы права наделяют сотрудников ГИБДД определенными властными полномочиями в отношении участников дорожного движения, одновременно в них закреплены и права участников дорожного движения, что позволяет рассматривать процесс взаимодействия сотрудников и участников дорожного движения как обоюднорепродуцированный процесс, т.е. в известном смысле как «взаимореализацию» каждым своих прав. Возникающие при этом конфликтные ситуации могут разрешаться в судебном порядке.



Реализация властных полномочий сотрудниками ГИБДД по своей сути является одним из видов правоприменительной деятельности, т.е. носит профессиональный характер по целям и качеству выполняемых действий и правовой характер по своей сущности. Характерная особенность правоприменения состоит в том, что оно осуществляется не произвольно, по субъективному усмотрению, а на основе и в соответствии с действующим законодательством. Применение права выполняет посредническую роль между правовыми нормами и их основными адресатами (физическими и юридическими лицами), а сам инспектор ДПС выступает в качестве правоприменителя. Но было бы большим упрощением сводить реализацию властных полномочий сотрудником Госавто-

¹ Об утверждении Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 02.03.2009 г. № 185.

² О предельной штатной численности органов внутренних дел Российской Федерации: Указ Президента РФ от 01.03.2011 г. № 252.

³ Дмитриев С.Н. Правовые, организационные и тактические проблемы деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения: Дис. ...д-ра юрид. наук. М., 2003. С. 52.

инспекции к рассмотрению ее по схеме: норма закона – фактические обстоятельства правонарушения – реакция инспектора.

Реализация властных полномочий должностным лицом относится к сфере общественных отношений. Специфика их заключается в том, что в них не просто «встречаются» человек с человеком и «относятся» друг к другу, а между ними складываются отношения как представителей определенных общественных групп (классов, профессий и т.п.). Такие отношения строятся не на основе симпатий или антипатий, а на основе определенного положения, занимаемого каждым в системе общественных связей. Поэтому такие отношения обусловлены объективно, они есть отношения между социальными группами или между индивидами как представителями этих социальных групп. Сказанное означает, что общественные отношения носят безличный характер; их сущность не во взаимодействии конкретных личностей, а во взаимодействии конкретных социальных ролей.

Однако сама по себе социальная роль не определяет деятельность и поведение каждого конкретного ее носителя в деталях: все зависит от того, насколько индивид усвоит, интернализирует роль. Акт интернализации определяется целым рядом индивидуальных психологических особенностей каждого конкретного носителя данной роли. Поэтому общественные отношения, хотя и являются по своей сущности ролевыми, безличными отношениями, в действительности в своем конкретном проявлении приобретают определенную «личностную окраску», становясь межличностными и наполняясь психологическим содержанием.

Оставаясь личностями в системе безличных общественных отношений, люди вступают во взаимодействие, где их индивидуальные характеристики неизбежно проявляются, поэтому каждая социальная роль не означает абсолютной заданности шаблонов поведения, она всегда оставляет некоторый «диапазон возможностей» для своего исполнителя, что можно назвать индивидуальным стилем исполнения роли. Именно этот диапазон является основой для построения внутри системы безличных общественных отношений второго ряда отношений – межличностных.

Взаимоотношения сотрудников ДПС ГИБДД и участников дорожного движения (УДД), которыми являются водители, пешеходы, пассажиры транспортного средства, проявляются, как минимум, на трех уровнях:

- социальном уровне, то есть как взаимодействие граждан – членов общества, наделенных правами и ответственностью, которые охраняются Конституцией Российской Федерации и являются социальной ценностью;
- социально-ролевым, как отношения определенных социальных групп (сотрудников ДПС ГИБДД и участников дорожного движения);
- межличностном, как взаимные контакты между отдельными личностями, являющимися представителями указанных социальных групп.

Взаимоотношениям сотрудников с участниками дорожного движения по-

священ специальный раздел Административного регламента¹, в котором оговорены принципы и правила их взаимодействия. Анализ нормативных правовых актов, регулирующих исполнение профессиональных обязанностей сотрудниками Госавтоинспекции, показал, что, с одной стороны, наблюдается стремление законодателей регламентировать деятельность сотрудников ГИБДД до мельчайших деталей, а с другой – в процессе осуществления сотрудником предоставленных полномочий остается место для индивидуальной интерпретации тех или иных положений нормативного правового акта. В частности, п.19 указанного документа гласит, что «взаимоотношения сотрудников с участниками дорожного движения должны основываться на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений с внимательным и уважительным отношением к гражданам. В разговоре с участниками дорожного движения сотрудник обязан быть вежливым, объективным и тактичным, обращаться к ним на «Вы», свои требования и замечания излагать в убедительной и понятной форме, исключая возможность ошибочного или двоякого их понимания, проявлять спокойствие и выдержку»². Однако остается возможность для проявления субъективизма, ведь у каждого сотрудника своя мера уважительного отношения к гражданам, вежливости, тактичности и т.п.

Для повышения объективности в оценке правонарушений, совершенных участниками дорожного движения, постоянно предпринимаются меры, направленные на совершенствование реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД. С этой целью увеличивается нормативная регламентированность деятельности инспекторов ДПС, вызванная стремлением законодателей предусмотреть в нормативно-правовых актах все возможные ситуации правоотношений, возникающих между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции как представителями власти, тем самым снизить влияние элемента субъективизма. Задача профессиональной психологической подготовки сотрудников ГИБДД к реализации властных полномочий в этом случае заключается в нивелировке личности инспектора ДПС, сведении к минимуму проявлений индивидуальных особенностей правоприменителя. Эталоном такой деятельности сотрудника Госавтоинспекции выступает работа технического устройства, которое беспристрастно фиксирует правонарушения.

Вместе с тем на обозначенном пути повышения объективности действий инспекторов в отношении участников дорожного движения – нарушителей Правил дорожного движения – встречается ряд трудностей. Прежде всего, это связано с невозможностью в нормативных правовых документах закрепить весь спектр обстоятельств и ситуаций, в которых осуществляется правоприменительная деятельность, следовательно, сохраняется высокий удельный вес реше-

¹ Об утверждении Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 02.03.2009 г. № 185.

² Там же.

ний, остающихся на усмотрение сотрудника. В ряде статей главы 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, регулирующей правоотношения в области дорожного движения, оговаривается диапазон мер административной ответственности за совершенные правонарушения. Вместе с тем четкий перечень критериев, влияющих на выбор минимальной или максимальной строгости меры воздействия, законодательно не закреплен и остается на усмотрение должностного лица. Возникает необходимость индивидуально подходить к каждому правонарушению, допущенному участником дорожного движения, обусловленная различной степенью строгости административных санкций, предусмотренных за одни и те же нарушения.

Из этого следует существование внутренней противоречивости механизма регуляции правоприменительного поведения сотрудника, суть которой заключается в следующем. С одной стороны, сотрудник должен беспристрастно реализовывать предоставленные ему властные полномочия, то есть исключить влияние субъективных факторов на процесс правоприменения. С другой – он объективно не может исключить влияние этих субъективных факторов, поскольку является личностью, обладающей психологическими особенностями. То есть, несмотря на четкую регламентацию взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД и участников дорожного движения действующими нормативно-правовыми актами, неизбежно влияние на этот процесс так называемого «человеческого фактора».

Таким образом, в реализации властных полномочий трудным моментом является поиск грани допустимости применения того или иного метода воздействия, поскольку никакие нормативные правовые документы не могут охватить все многообразие ситуаций профессиональной деятельности. Поэтому для повышения эффективности реализации властных полномочий сотрудниками ДПС ГИБДД важную роль играет их профессиональная и психологическая подготовленность.

Содержание

Алексеева Л.А. Некоторые проблемы квалификации по ст. 264 УК РФ «Нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» в судебной и следственной практике»	3
Антохина Н.Ю. Уголовно-правовая характеристика ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».....	8
Баранчикова М.В. К вопросу о назначении наказания за преступные нарушения правил дорожного движения.....	12
Барышников М.В. Некоторые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий, осуществляемой подразделениями участковых уполномоченных полиции и ГИБДД.....	14
Белевский Р.А. Особенности предупреждения дорожно-транспортных происшествий и преступлений	20
Капустина Е.Г. Некоторые вопросы профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма	24
Качалов В.В. Исторические аспекты уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по Уголовному кодексу Российской Федерации	29
Костина Л.Н. Психологические особенности пропаганды безопасности дорожного движения в общеобразовательных школах	33
Кузнецова Н.М. Учет закономерностей психических познавательных процессов при управлении транспортным средством как необходимое условие обеспечения безопасности дорожного движения	37
Мальцева О.А. Проблемы психологического обеспечения оперативно-служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции	41
Лимарева Е.С. Анализ применения мер административного воздействия в области безопасности дорожного движения	48
Ляшенко Е.А. Проблемы организации деятельности по исполнению государственной функции контроля и надзора за соблюдением норм и правил в обеспечении безопасности дорожного движения.....	53
Мигущенко О.Н. Актуальные проблемы формирования современного правосознания сотрудников Госавтоинспекции Российской Федерации	56
Ноговицина Е.Н. Возбуждение производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения как стадия административного процесса.....	58
Павлова Е.В. Особенности государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	61
Семенов В.Р. Проблемные вопросы ответственности пешеходов по уголовному законодательству Российской Федерации	65

Сидорова М.В. Проблемы, связанные с реализацией основных направлений деятельности в области дорожного движения	67
Сорокин А.И. Особенности применения уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	71
Степанюк В.В. Проблемы применения административного ареста за правонарушения в области дорожного движения.....	74
Строева О.А. Особенности правосознания и правовой культуры сотрудников ГИБДД России.....	77
Юринова Ю.В. Проблема совершенствования реализации властных полномочий сотрудниками ДПС ГИБДД в современных условиях	83

Сборник
материалов межвузовской конференции

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:
ПРАВОВЫЕ И ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ**

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 1300 от 23.12.11 г.

Подписано в печать ____ . ____ . 2012 г. Формат 60x90 ¹/₁₆.
Усл. печ. л. ____ . Тираж _____ экз. Заказ № _____.

Орловский юридический институт МВД РФ.
302027, Орел, Игнатова, 2.