

# ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

*Gitinova M.M.*

*Candidate of Law, Associate Professor  
of the Department of Criminal Law and Procedure  
North Caucasus Institute (branch)  
(RPA of the Ministry of Justice of Russia )  
in Makhachkala*

## VIOLATION OF THE RULES OF ROAD TRAFFIC AND OPERATION OF VEHICLES: CRIMINOLOGICAL ANALYSIS

*Гитинова Мадина Махмудовна*

*Кандидат юридических наук, доцент  
кафедры уголовного права и процесса  
Северо-Кавказский институт (филиал)  
(РПА Минюста России) в г. Махачкала*

## НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

**Abstract.** Road safety remains an urgent problem in modern society. The task of the state is to ensure the security of the individual in all spheres of his life. The severity of the consequences of traffic accidents in Russia is much higher, compared with most countries in the world where there is a higher level of motorization. In this regard, it seems relevant to study the causes of the increase in road crime, the study of criminologically significant indicators, in particular as gender, age, educational level, driving experience of those responsible for traffic accidents.

**Аннотация.** Безопасность дорожного движения остается актуальной проблемой современного общества. Задача государства – в обеспечении безопасности личности во всех сферах его жизнедеятельности. Показатели тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий в России значительно выше, в сравнении с большинством стран мира, где более высокий уровень автомобилизации. В этой связи представляется актуальным исследование причин роста дорожной преступности, исследование криминологически значимых показателей, в частности как пол, возраст, образовательный уровень, водительский стаж лиц, виновных в дорожно- транспортных происшествиях.

*Keywords: traffic accident, traffic crime statistics, Criminal Code of the Russian Federation, criminological analysis of persons committing an accident.*

*Ключевые слова: дорожно- транспортное происшествие, статистика дорожной преступности, уголовный кодекс РФ, криминологический анализ лиц, совершающих ДТП.*

### Постановка проблемы

Одной из важной функцией государства является обеспечение безопасности личности, что вытекает из Конституции РФ и других нормативных правовых актов. Органы государственной власти обязаны принять исчерпывающий перечень мер к минимизации угроз жизни и здоровью населения от транспортных преступлений. Каждый год страна теряет в ДТП 30-35 тыс. человек, более 200 тыс. становятся инвалидами [12]. Общее количество ДТП и число погибших и раненых за январь - декабрь 2018 г. составили в России 168099 лиц: погибло -18214 лиц, ранено – 214853.

К сожалению, цифры статистики неутешительны, и свидетельствуют о том, что показатели тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий в России значительно выше, в сравнении с большинством стран мира, где более высокий уровень автомобилизации. В России в расчете на 10 тыс. транспортных средств численность погибших превышает в 5-6 раз, чем в

более развитых странах мира [8]. В этой связи является актуальным определить способы и меры профилактики преступления «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», которое достигается путем изучения криминологически значимых показателей личности лица, совершающего деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ.

### Анализ последних исследований и публикаций

Исследования по вопросам дорожной безопасности приводились в течение последних десятков лет. В частности, вопросами уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств нашло отражение в работах С.И. Гирько, А.В. Галаховой, А. Д. Гарбуза, Г.В. Овчинниковой, Б.П.Петухова, Н.И. Пикурова, К.А. Свистунова, Е.А. Сухарева, А.И. Чучаева, Н.В. Якубенко.

Думается, что актуально обоснование криминологической обусловленности установления уголовно-правового запрета,

предусмотренного ст. 264 УК РФ. Статистика по данной норме свидетельствует о некотором снижении числа лиц, привлеченных к уголовной ответственности по данной норме. Так, по ст. 264 УК РФ «Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» было осуждено 2008 г. - 11011 лиц, в 2009 г. - 11534, в 2010 г. - 13217, в 2011 г. - 13170, в 2012 г. - 14436, в 2013 г. - 15271, в 2014 г. - 11695, 2015 г. - 9227, в 2016 г. - 10420, в 2017 г. - 10357, в 2018 г. - 9469 лиц. [14] В среднем это составляет 1,6 % от общего числа осужденных по всем составам УК РФ.

#### **Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы**

В основе правового обеспечения безопасности на дорогах лежит ФЗ РФ "О безопасности дорожного движения», в котором закреплены основные задачи по охране жизни, здоровья и имущества граждан, их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем систематической профилактической и предупредительной работы дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий [3]. Порядок и организация дорожного движения более детально регламентируется Правилами дорожного движения Российской Федерации, которые утверждены Постановлением Российской Федерации. [3]

Меры правового характера не эффективны для сдерживания нарушителей, поскольку они не являются для них жесткими, а правовые инструменты, имеющиеся в арсенале, применяются, не соответствуя букве закона, с игнорированием рекомендаций судебной практики. Это отчасти относится и к действующей редакции ст. 264 УК РФ и практике ее применения. Как свидетельствуют статистические данные, представляющие нам картину состояния безопасности движения на дорогах за последние 5 лет в динамике, происходит существенное снижение преступлений, предусмотренных ст. 264 УК, но возрастает количество совершаемых подобных деяний, повлекших человеческие жертвы. Можно с полной уверенностью сказать о явлении как дорожно-транспортная преступность, которая каждый год характеризуется десятками тысяч преступлений и имеющей свои криминологические показатели.

#### **Формирование целей**

Целью данной работы было провести криминологический анализ лиц, совершающих правонарушения в дорожной сфере и определение методов предупреждения с целью минимизации угроз общественной безопасности. На

сегодняшний день борьба с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, включающим административные правонарушения и уголовно-наказуемые дорожно-транспортные происшествия, продолжает оставаться одной из важнейших проблем, которая требует к себе пристального внимания и решения со стороны государства и общества.

При криминологическом исследовании дорожной преступности представляется важным изучение личности водителя. С точки зрения уголовного права, лицо совершившее преступление, охватывается понятием «субъект преступления» - и подход к нему исключительно с позиции общих признаков деликтопригодности и признаков специального субъекта. В рамках криминологического исследования характеристика субъекта сводится к четырем основным показателям: возраст, вменяемость, признаки специального субъекта, наличие или отсутствие судимости. Следовательно, наука криминология познает внутренний мир человека и причины формирования криминальной установки. А.И. Долгова считает, что характеристика личности преступника заключается в выявлении близких к преступлению причинных связей, детерминаций, указывая на наличие шести групп признаков. С ее точки зрения значимыми являются такие как: социально-демографические, уголовно- правовые, социальные проявления в разных сферах жизнедеятельности, нравственные свойства, психологические признаки и физиологические характеристики личности.

Из курса криминологии мы знаем, что в основе преступного поведения лежат мотивы. Рассматривая особенности мотивации, нам представляется важным наблюдение Ю. М. Антонян, отметивший о запрете от уклонения анализа глубинных психологических установок личности и внешних социальных реалий, в которых лицо развивается. Отечественные криминологи рассматривают личность как единое целое: биологические и социальные аспекты с точки зрения их природы находятся в диалектическом единстве, что соответствует моническому подходу в анализе индивидуальности человека.

#### **Изложение основного материала**

Внутренний уровень структуры личности является сочетанием элементов ее социальной направленности, а внешний уровень проявляется во всех видах поведенческой активности, общественной деятельности, что закрепляется в социальном положении, социальных ролях, морально – этических характеристиках личности.

**ОТЧЕТ О ПРИВЛЕЧЕННЫХ К УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ  
ЗА 2018 Г. ПО СТ. 264 УК РФ.[34]**

годы	Всего осуждено по ст. 264	Женщины	Несовершеннолетних	18-24 лет	25-29 лет	30-49 лет	50 лет и старше	Муж.старше 60 лет	Женщины пенс.возраста
2016	10 420	847	51	1806	1966	4706	1891	582	70
2018	9 649	748	41	1464	1618	4429	1916	665	61

Как следует из таблицы, наиболее криминогенной по данным 2018 г. является возрастная группа 30-49 лет (46,7%). За ней следует возрастная группа мужчин старше 50 лет (20,2%), возрастная группа 25-29 лет (17,0%), и возрастная группа 18-24 г. (15,4%). [14]

Профессиональная деятельность лиц, совершивших преступление, указывает на уровень правосознания или вообще на его отсутствие у лиц, разной профессиональной деятельности и рода занятий. Данные полученные из анализа социально – демографической характеристики личности лица, совершившего преступление по ст. 264 УК РФ свидетельствуют, что наиболее криминогенны представители трудоспособного населения без постоянного источника дохода – 3543 (37,4%). Число осужденных из числа рабочих составило 3512 (37,0%), служащие коммерческой или иной организации – 611 (6,4%), работники сельского хозяйства – 50 (0,5%), предприниматели – 292 (3,0%), инвалиды I и II групп – 127 (1,3%). Прокуроры, следователи, иные сотрудники

правоохранительных органов- 84 (0,8%), военнослужащие по призыву и по контракту – 114 (1,1%), предприниматели – 283 (2,7%).

Жители, проживающие постоянно в данной местности, составили 8038 лиц (84,8%), жители другой местности - 1148 лиц (11,0%), беженцы и вынужденные переселенцы – 5 лиц (0,1%), граждане государств СНГ – 276 (2,9%), иных государств- 73 (0,7). [14]

Для криминологов всегда представлял интерес образовательный уровень лиц, совершающих преступления. Так, рассматриваемое нами деяние, совершают лица: со средним профессиональным образованием - 3685 (38,9%), со средним общим образованием – 3084 (32,5 %), с высшим образованием- 1878 (19,8%), с начальным общим образованием или не имеющим образования – 822 (8,5%).

Как правило, при ДТП анализируются данные лиц, виновных в нарушении правил дорожного движения: пол, возраст лиц, виновных в ДТП, в частности их водительский стаж.

Таблица №2

**ЧИСЛО ЖЕРТВ В ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ В ЗАВИСИМОСТИ  
ОТ ВОДИТЕЛЬСКОГО СТАЖА И ПОЛА**

2018	Всего	Погибло	Ранено
Со стажем управления до 2 лет	9920	826	14198
В состоянии опьянения	650	136	1045
Со стажем управления от 2 до 5 лет	17493	1593	24397
Со стажем управления от 5 до 10 лет	30651	2958	41823
Со стажем управления от 10 до 15 лет	21276	2130	28585
Со стажем свыше 15 лет	61519	7541	81154
Мужчины	7574	694	10858
Женщины	2290	131	3269

Данные таблицы свидетельствуют, что стаж управления транспортным средством не имеет значения.[12]

Безопасность на дорогах зависит также и от множества иных факторов, которые можно условно разделить на 3 взаимодействующие части: водитель, автомобиль и дорогу. При этом под дорогой понимают не только дорожное полотно, обочины, мосты, но и всю окружающую обстановку (дорожные знаки, зеленые насаждения, ближайшие строения), а также природно-климатические условия движения (температура, влажность воздуха, ветер, осадки). Объединение трех составляющих в единый ряд «водитель-автомобиль – дорога» позволяет оптимизировать

дорожное движение и в комплексе обеспечить взаимное соответствие его отдельных компонентов.[8] Для профилактики преступления «Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимы комплекс мер воздействия на обстоятельства, которые выступают в качестве детерминантов, как преступности в целом, так и отдельных ее видов, включая автотранспортные преступления.

Меры предупредительного воздействия носят общесоциальный или специальный характер, но одинаково связаны с решением проблем социально-экономического, идейно-нравственного, культурно-воспитательного,

правового, организационно-технического, медицинского, психологического и иного общего для населения России характера.

Специфические для ДТП и автотранспортных преступлений детерминанты, составляют совокупность объективных и субъективных факторов, противоречащих общественной безопасности и связаны с возникновением опасной дорожной ситуации, социально-психологическими дефектами личности правонарушителя или преступника и организационно-техническими недостатками. Они производны от общесоциальных детерминант, которые порождают и поддерживают на определенном уровне преступность в обществе.

Детерминантами в современной России выступают социально-экономические противоречия, связанные с распределением материальных и духовных благ, средств жизнеобеспечения, интеллектуального развития и духовного совершенствования, уровнем доходов, цен на различные блага и возможностями их приобретения, реальным доступом к этим благам и иным ресурсам. Социальные противоречия в своей основе всегда предполагают социальное неравенство, проявляющееся в неравенстве социальных позиций, неодинаковом доступе к ресурсам развития индивидов, социальных групп и других общностей людей. Социальные группы и являются основными субъектами социального конфликта в российском обществе. Так, присутствующая в России крупная элита, занимающая доминирующее положение в экономике и политике, имеет реальную возможность удовлетворении своих завышенных потребностей, интересов и притязаний. Представителям элиты и примыкающей к ней среднего слоя не составит труда приобрести различные иномарки для себя и своих близких, в том числе для своих юных детей, внуков и внучек, которые зачастую не столь сильны в правилах дорожного движения, не имеют необходимых навыков управления автомашиной, но усвоили психологию социального доминирования и уверовали в свою неуязвимость и продажность сотрудников ГИБДД. Отчасти сознательно и грубо нарушают правила безопасности движения.

#### **Выводы и предложения**

Для предупреждения нарушений правил дорожного движения требуется проведение соответствующей профилактической работы с правонарушителями, неукоснительное применение к ним суровых мер принудительного воздействия и наказания, реальности борьбы с коррупцией в среде работников дорожного движения на дорогах и среде судебно-следственных работников.

Необходима организация в стране системы семейного и общественного воспитания, направленная на воспитание законопослушных граждан, выработку ответственности и скромности в поведении. Таким образом, правовая пропаганда и нравственное воспитания в сочетании с мерами

административного воздействия и применения уголовного наказания, неотвратимо применяемые к злым нарушителям ПДД, могут стать действенными стимулами законопослушного поведения участников дорожного движения, убедить или заставить нарушителей, ставящих себя над законом, и их чадолюбивых родителей или покровителей, самим применять соответствующие меры воздействия, включающие отказ в приобретении или передаче для управления автомашины неподготовленным профессионально и нравственно психологически лицам.

В дорожном движении участвует большой круг лиц, наделенных определенными правами и обязанностями. Правила безопасности дорожного движения могут быть нарушены любым из них. Жертвами колес оказываются находящиеся в состоянии опьянения пешеходы, пенсионеры и дети, которые необдуманно ведут себя в дорожных условиях. Их безрассудство проявляется в психологической неподготовленности к резко усложнившейся за последние годы дорожной обстановке.

Немаловажную роль играют, таким образом, личные криминогенно-виктимные качества пешеходов-нарушителей: самонадеянность и пренебрежительность к требованиям правил дорожного движения, к своему гражданскому долгу и интересам других участников дорожного движения. Главная причина столь печального положения дел – низкая культура управления автомобилем, включающая в себя не только знание и выполнение ПДД, но и способы решения дорожно-транспортных задач, формы общения участников дорожного движения и т.д.

Культуру соблюдения правил дорожного движения можно добиться путем ужесточения санкций в отношении тех, кто нарушает правила дорожного движения, проведением разъяснительной работы среди всех категорий участников дорожного движения, повышением качества подготовки будущих водителей.

#### **Список литературы**

1. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ) <http://www.consultant.ru/> Дата обращения. 12.09.2019.
2. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 30.04.2017). <http://www.consultant.ru/> Дата обращения. 12.09.2019.
3. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 01.09.2019) "О безопасности дорожного движения". <http://base.consultant.ru/cons/cgi/>. 12.09.2019.
4. Федеральный закон от 07.02.2011 N 3-ФЗ <http://www.consultant.ru/> Дата обращения. 12.09.2019.

5. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.05.2016 N 22 "О внесении изменений в постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. N 25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения" <http://base.consultant.ru/cons/cgi/>. Дата обращения. 12.09.2019.

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 30.05.2016) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") <http://base.consultant.ru/cons/cgi/>.

7. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.05.2016 N 22 "О внесении изменений в постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. N 25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения" <http://www.consultant.ru/cons/>. Дата обращения 12.09.2019.

8. Дорожно-транспортная преступность. Закономерности, причины, социальный контроль [Электронный ресурс]/ А.Ю. Кравцов [и др.].—

Электрон. текстовые данные.— СПб.: Юридический центр Пресс, 2012.— 480 с.— Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/17996.html>.— ЭБС «IPRbooks»

9. Карпович О.Г. Некоторые проблемы борьбы с коррупцией в государствах СНГ. Теоретические и практические аспекты. Научно-практическое пособие. - М.: Юнити-Дана, 2011. С. 20.

10. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Отв. ред. В.М. Лебедев. 14-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2015.

11. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: Научно-практический" (постатейный) (2-е издание, переработанное и дополненное/под ред. С.В. Дьякова, Н.Г. Кадникова. М.: "Юриспруденция", 2013. Документ предоставлен Консультант Плюс

12. Госавтоинспекция РФ. Статистика. <http://www.gibdd.ru/stat/> Дата обращения. 12.09.2019.

13. Состояние преступности в РФ в период 2014-2019 г. <https://МВД РФ> Дата обращения. 12.09.2019.

14. Данные статистики. Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации. 2019 г. <http://www.cdep.ru/index.php?id=79>. 20.09.2019.

**Казьмірова І.В.**

*аспірант*

*Національний технічний університет України  
«Київський політехнічний інститут  
імені Ігоря Сікорського»*

**Науковий керівник:**

*Лук'янчиков Євген Дмитрович,  
доктор юридичних наук, професор,  
професор кафедри інформаційного права  
та права інтелектуальної власності  
КПІ ім. Ігоря Сікорського*

## **ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНО-ДОКАЗОВОЇ БАЗИ: ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ**

**Inna Kazmirova**

*PhD student*

*National Technical University of Ukraine  
«Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»*

**Scientific head:**

*Lukyanchikov Yevhen Dmitrovich,  
Doctor of Juridical Sciences, Professor,  
Professor at the Department of information  
law and intellectual property law,  
Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute*

## **PROCEDURAL SUPPLY OF INFORMATION-EVIDENCE BASE: COMPARATIVE LEGAL ASPECTS**

**Анотація.** У статті проводиться порівняння між процесуальним забезпеченням інформаційно-доказової бази у цивільному судочинстві та кримінальному провадженні. Автором виокремлено два процесуальних інститути, здійснено їх узагальнену характеристику та умовно визначено основні