Ефимова Елена Олеговна. Личность водителя и ситуация в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений» принял к предварительному рассмотрению: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.08 / Ефимова Елена Олеговна;[Место защиты: Всероссийский научно - исследовательский институт].- Москва, 2014.- 205 с.

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава I. Общая характеристика дорожно-транспортной преступности .20**

1.1. Состояние дорожно-транспортной преступности в России .20

**Глава II. Личность водителя, виновного в дорожно-транспортном преступлении .35**

2.1. Социально-демографические особенности .35

2.2. Психологические черты 50

2.3. Психологическая специфика водителей транспортных средств и инспекторов ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по Курской области 70

**Глава III. Ситуации при дорожно-транспортных преступлениях 82**

3.1. Взаимодействие личности водителя и ситуации 82

3.2. Определение проблемных ситуаций, способствующих совершению дорожно-транспортных преступлений 107

**Глава IV. Основные направления профилактики дорожно-транспортной преступности в России (в аспекте взаимодействия личности водителя и ситуации) .129**

4.1. Теоретические основы предупреждения дорожно-транспортной преступности 129

4.2. Система предупредительных мер, направленных на личность водителя и ситуации, в рамках дорожно-транспортной преступности 143

Заключение .160

Список использованной литературы 176

Список иллюстративного материала .189

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.** Актуальность выбранной для  
изучения темы обусловлена показателями губительного вреда, наносимого  
действиями водителей при эксплуатации транспортных средств. Объяснений  
такому положению дел множество. К примеру, это можно связать с  
интенсивной автомобилизацией, которая приводит к увеличению

транспортных средств в потоке движения на дорогах страны. Так, согласно  
информации, содержащейся на официальном сайте ГИБДД МВД России, в  
период времени с 2010 по 2013 год число транспортных средств возросло на  
7599712 единицы, что составляет 14,3% от общего числа

зарегистрированных в 2013 году транспортных средств (53321510 единиц). Несомненно, что рост автомобилизации облегчает перемещение граждан, сокращает их силы и время, способствует развитию экономики, ее финансовой привлекательности для инвесторов, а также сказывается на имидже страны. Но, с другой стороны, происходят недопустимые последствия, в виде причинения вреда жизни и здоровью граждан, в результате большого числа совершаемых водителями дорожно-транспортных преступлений. В связи с этим предупреждение ДТП является глобальной проблемой, требующей комплексных мер по ее устранению.

После принятых в России в 2006 году мер в виде ужесточения наказания для лиц совершивших ДТП, а также реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» наметилась тенденция к снижению, как общего числа ДТП, так и количества раненых и погибших от них лиц. В период времени с 2008 г. по 2011 г. количество ДТП по вине водителей транспортных средств ввиду нарушений ими правил дорожного движения (далее - ПДД) снизилось на 6064 единицы (14%).

Однако, начиная с 2011 года, показатели аварийности в России стали вновь возрастать. В подтверждение сказанному следует обратить внимание на ежегодную статистическую отчетность ГИБДД МВД России. Так, в

период времени с 2011 года по 2013 год число ДТП увеличилось на 3439 единиц; количество раненых в ДТП за тот же период увеличилось на 5234 человека; количество погибших - на 214 человек. Это говорит о том, что мероприятия, направленные на профилактику ДТП, эффективны и необходимы в нашей стране, однако требуют доработки и дополнения с учетом как меняющегося законодательства, так и с развитием научно-технического прогресса, потому что, несмотря на активную деятельность органов ГИБДД МВД России, отвечающих за обеспечение безопасности на дорогах страны, число лиц, страдающих от ДТП, остается недопустимо высоким.

Как известно, одной из наименее защищенных категорий участников  
дорожного движения являются пешеходы. Несмотря на снижение числа ДТП,  
связанных с наездами на пешеходов водителями, в период времени с 2008  
года (23173 ДТП) по 2013 год (17344 ДТП) на 5829 единиц, а также снижение  
числа ДТП с участием детей в аналогичный период времени на 602 единицы,  
динамика показателей аварийности, связанная с наездом на пешеходов на  
пешеходных переходах, за последние 7 лет остается крайне

неудовлетворительной. Так, в период времени с 2008г. (4001 ДТП) по 2013г. (5006 ДТП) число таких аварий увеличилось на 1005 единиц, а число погибших на 1083 человека. Аналогичным образом выглядит ситуация при анализе динамики аварийности с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения. Так, в период времени с 2008г. (2717 ДТП) по 2013г. (3835 ДТП) число ДТП увеличилось на 1118 единиц.

В общем плане ущерб, приносимый дорожно-транспортной

преступностью, может быть сравним с гибелью целого города в России.

Актуальность темы диссертационного исследования обусловливается также и проблемами поведения личности водителя в условиях, провоцирующих к совершению дорожно-транспортного преступления. Поэтому в рамках диссертации поднимается вопрос не только об обеспечении безопасности дорожного движения, но и об обеспечении

защиты личности водителя от необоснованного обвинения. Несомненно,  
решение таких задач должно лежать в основе деятельности сотрудников  
ГИБДД МВД России, направленной на изучение механизма совершения ДТП  
и степени участия ситуации в нем, с целью установления наличия ошибки  
водителя. Однако, несмотря на огромное число исследований в области  
привлечения водителя к уголовной ответственности за совершение  
преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, до сих пор не найдена  
«точка соприкосновения» между полученными результатами в теории  
криминологии и уголовного права и общей и прикладной (транспортной)  
психологии. Это является следствием отсутствия в профилактических  
мероприятиях органов ГИБДД МВД России необходимых «рычагов»  
воздействия на причину совершения ДТП – действия водителя  
транспортного средства, обладающего психофизиологическими

особенностями, способными проявляться в условиях сложившейся провоцирующей ситуации. Исследования в данной сфере недостаточны и требуют дополнения с учетом анализа каждого из элементов системы совершения дорожно-транспортного преступления «человек-транспортное средство-среда-дорога».

Изложенное выше обусловливает актуальность темы диссертационного исследования и ее выбор диссертантом.

**Степень научной разработанности проблемы.** Проблема изучения личности водителя и ситуации в дорожно-транспортной преступности не раз подчеркивалась в научных работах известных отечественных криминологов и специалистов в области уголовного права. К таким относятся Ю.М. Антонян, В.Н. Голубев, П.С. Дагель, В.И. Карпец, В.Е. Квашис, В.Н. Кудрявцев, Ю.Н. Кудряков, Н.Ф. Кузнецова, Ш.Д. Махмудов, В.А. Нерсесян, Н.И. Пикуров, А.И. Рарог, И.М. Тяжкова, В.Е. Эминов и т.д. Следует также отметить работы О.Н. Бондарчик, А.В. Грибкова, А.В. Грошева, В.И. Жулева, В.Д. Малкова, С.Н. Мешалкина, О.В. Старкова, И.В. Танагаи других. Обусловлено это тем, что постепенно возросло число

дорожно-транспортных преступлений, тяжесть их последствий, степень наносимого ими вреда. Однако исследования в данной отрасли нуждаются в значительной доработке с позиций социологии и психологии, так как исследовать только дорожно-транспортную преступность и традиционные уголовно-правовые вопросы, как правило, оказывается недостаточным.

Отдавая должное достигнутому в изучении проблем уголовно-  
правового противодействия и криминологического предупреждения  
преступлений при эксплуатации автомобильного транспорта, стоит отметить,  
что ряд исследований, посвященных данному виду преступности, основан на  
уже утратившем в настоящее время действие уголовном и административном  
законодательстве; другие работы выполнены без учета личности преступника  
и ситуации ДТП, а также новелл в области обеспечения безопасности в сфере  
транспортной преступности и учета новых федеральных целевых программ  
государства, устарели и статистические показатели в рамках затронутой  
темы.

Признавая значимость работ указанных авторов, тем не менее, следует отметить, что специальных комплексных диссертационных исследований в рассматриваемой сфере с точки зрения личности водителя, ситуации (куда включен потерпевший) еще не проводилось. Поэтому необходимо новое полное изучение всех факторов, способствующих дорожно-транспортным преступлениям, для того, чтобы выработать на основе такого анализа более усовершенствованные предписания и оптимальные модели по их предотвращению.

**Объект и предмет диссертационного исследования.** Объектом диссертационного исследования является взаимодействие личности водителя и ситуации во время дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта, приведшее к дорожно-транспортному преступлению.

Предметом диссертационного исследования выступают рекомендации и предложения по предупреждению ДТП.

В исследовании использовались:

нормы действующего отечественного уголовного и административного законодательства, регулирующие ответственность за правонарушения на транспорте;

судебная практика по ряду категорий уголовных дел лиц, осужденных по ст. 264 УК РФ;

монографии, учебники и учебные пособия, иные научные публикации по исследуемой тематике;

собранный диссертантом эмпирический материал (статистические данные, данные анкетирования осужденных, данные их психологического тестирования, данные психологического тестирования водителей, ранее не привлекавшихся к уголовной ответственности за совершение ДТП, данные психологического тестирования инспекторов ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по Курской области).

**Цель и задачи исследования.** Цель диссертации предопределяется ее  
объектом и предметом. К ней относится разработка на основании  
полученных эмпирических материалов, а также системного анализа  
криминологических аспектов взаимодействия личности водителя и ситуации,  
практических предложений по совершенствованию законодательства и  
предупредительной деятельности органов государственной власти,

направленной на повышение уровня эффективности борьбы с дорожно-транспортной преступностью в России.

Сформулированная цель предопределила постановку и решение следующих практических задач:

проанализировать состояние исследований личности водителя и ситуации при совершении дорожно-транспортных преступлений;

дать оценку современному состоянию уровня дорожно-транспортной преступности в России;

изучить следственную и судебную практику по уголовным делам о преступлениях против безопасности дорожного движения;

исследовать ситуации совершения ДТП;

провести анализ социально-демографических особенностей выборки граждан, осужденных по ст. 264 УК РФ;

провести анализ психологических особенностей указанной категории лиц;

провести сравнительный анализ психологических особенностей названной категории лиц с водителями, не привлекавшимися к уголовной ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений, и инспекторами ОБ ДПС ГИБДД;

определить понятие «взаимодействия» личности водителя и ситуации при дорожно-транспортном преступлении;

дать классификацию ситуаций дорожно-транспортных преступлений;

исследовать основные причины совершения дорожно-транспортных преступлений и условия, способствующие им;

разработать систему обеспечения безопасности дорожного движения и транспорта, ориентируясь на личность водителя и ситуацию при автодорожном движении.

**Методология и методика исследования.** Методологию диссертации составила общая научная позиция автора. Методами были социологические и психологические приемы. Среди общенаучных методов диссертантом были использованы следующие: анализ, индукция, дедукция, обобщение, аналогия, исторический подход, моделирование. К специальным методам были отнесены: аналитическое обследование (группировка), социологический метод (групповое анкетирование), психологический метод (тестирование, непосредственное наблюдение), статистический анализ (аппроксимация). Также были использованы методы анализа уголовной статистики.

**Теоретические основы работы.** В качестве теоретической базы были использованы научные труды в области истории, общей теории права, криминологии, уголовного права, психологии, социологии А.Ф. Агапова, Ю.М. Антоняна, Ф.Б. Березина, Б.В. Волженкина, Д.Г. Гаджиевой, В.П. Голубева, А.В. Грошева, П.С. Дагеля, С.М. Иншакова, В.И. Карпеца,

В.Е. Квашиса, Н.Ф. Кузнецовой, Ю.Н. Кудрякова, В.В.Лунеева,

Ш.Д. Махмудова, С.Н. Мешалкина, М.П. Мирошникова, А.В. Молоствова, В.А. Нерсесяна, И.С. Ноя, А.А. Огурцова, Р.Б. Осокина, Н.И. Пикурова, А.И. Рарога, А.Р. Ратинова, Д.В. Ривмана, А.Н. Романова, В.Д. Рудашевского, С.Л. Рубинштейна, О.В. Старкова, И.В. Танага, И.М. Тяжковой, В.Э. Чудновского, В.Е. Эминова и др.

Правовую основу работы образуют международные правовые акты  
(Европейская конвенция о наказаниях за дорожно-транспортные

преступления 1964г., Конвенция о дорожном движении, Вена, 8 ноября 1968 г.). А также Конституция РФ 1993 г., Уголовный кодекс РФ 1996г., Федеральный закон РФ от 5 марта 1992г. № 2446-1«О безопасности дорожного движения», Указ Президента РФ от 26 сентября 2006г. № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993г. № 1090 «О Правилах дорожного движения», Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006г. № 100 «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», Распоряжение Правительства РФ от 27 октября 2012г. № 1995-р «Об утверждении Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», иные нормативные правовые акты РФ.

**Эмпирическую основу** исследования составили статистические  
данные по Российской Федерации о транспортных происшествиях,  
статистические отчетности ГИБДД МВД России. При подготовке  
диссертационного исследования использованы разъяснения и

опубликованные материалы судебной практики за 2006-2012г., а также результаты:

1) анкетирования, проведенного среди 130 осужденных, отбывающих  
наказание по ст. 264 УК РФ в местах лишения свободы;

2) психологического тестирования 275 осужденных вышеуказанной  
категории (тест мини-мульт ММИЛ);

3) психологического тестирования 100 инспекторов ОБ ДПС ГИБДД  
УМВД России по Курской области;

4) психологического тестирования 100 водителей, ранее не  
привлекавшихся к уголовной ответственности за нарушение ст. 264 УК РФ  
(контрольная группа).

Репрезентативность собранного материала обеспечивает

обоснованность и достоверность полученных в ходе диссертационного исследования выводов и сформулированных на их основе предложений.

**Научная новизна работы** определяется тем, что это первая  
монографическая работа, которая посвящена полному и всестороннему  
исследованию причин и условий возникновения дорожно-транспортных  
преступлений на основе научного анализа взаимодействия личности  
водителя и ситуации. Диссертация восполняет пробел в осмыслении  
механизма совершения ДТП, она раскрывает особенности взаимодействия  
личности водителя, провоцирующей или иной ситуации ДТП. Диссертантом  
впервые дана классификация ситуаций преступлений данного вида и  
подробная характеристика ее структурных элементов. В результате  
проведения анкетирования и психологического тестирования осужденных,  
отбывающих наказание в местах лишения свободы за совершение  
преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, были выявлены основные  
социально-демографические особенности личности водителя, совершившего  
ДТП, их психологические черты, на основании чего графически  
представлены его психологические профили. Благодаря сравнительному  
анализу психологических профилей личности последнего с иными  
категориями водителей, не привлекавшихся к уголовной ответственности,  
диссертант смог выявить группу риска, т.е. тех лиц, которые наиболее  
предрасположены к совершению ДТП. Автором приведена система  
предупредительных мер дорожно-транспортной преступности с учетом  
последних современных тенденций развития нанотехнологий и

информационных систем, в том числе получивших признание в зарубежных государствах.

**На защиту выносятся следующие научные положения:**

1. Взаимодействие личности водителя и ситуации при совершении дорожно-транспортного преступления представляет собой сложный динамичный процесс, в результате которого роль провоцирующих условий ситуации зависит от ее участия и влияния на личность субъекта преступления. Если ситуация «виновна» в наступлении общественно-опасных последствий, то преступление не имеет места.
2. Причиной дорожно-транспортного преступления могут быть только действия водителя, при наличии его вины. При определении роли личности и ситуации в ДТП, стоит отдать преимущественное значение личности водителя со свойственными ему психофизиологическими особенностями по отношению к внешним факторам объективной действительности. Если признавать приоритет ситуации, то нужно считать, что она полностью руководит и подчиняет себе его действия. Ситуация всегда предлагает водителю возможные варианты решения, один из которых он в силу своих качеств может использовать. Те ситуации, которые не содержат таких вариантов, должны быть признаны исключающими уголовную ответственность для водителя. Следовательно, только человек является причиной совершения преступлений при эксплуатации автомобильного транспорта, а ситуация играет роль условий; именно поэтому надо самостоятельно исследовать личность водителя и ситуацию ДТП.
3. Анализ социально-демографических особенностей личности водителей, отбывающих наказание по ст. 264 УК РФ в местах лишения свободы, показал, что они представляют собой активную, трудоспособную часть занятого в производственной сфере населения. Портрет личности таких преступников, признанных виновными в совершении ДТП с общественно-опасными последствиями, представляется следующим образом: это мужчина в возрасте 19-30 лет, со средним или специальным образованием по

техническим наукам, стаж вождения которого варьируется от 5 до 10 лет, управляющий легковым автомобилем чаще в состоянии алкогольного или иного опьянения, однажды или неоднократно привлекавшийся к административной ответственности за нарушение ПДД РФ, управляющий технически исправным транспортным средством. Такому водителю присущи чрезмерная, излишняя самоуверенность в своих силах и низкий уровень культуры вождения. Для предупреждения происшествий он не использует возможные ситуации, а когда столкновение оказывается неизбежным, он уже не в состоянии что-либо изменить.

4. Изучение субъективных факторов личности рассматриваемой  
категории преступников дало возможность выявить психологическую основу  
для понимания и разработки дальнейших профилактических мер по  
предупреждению дорожно-транспортной преступности. Психологический  
портрет личности водителя, осужденного по ст. 264 УК РФ, обладает такими  
качествами как: напряженность, тревожность, эгоцентричность,  
импульсивность, нетерпеливость, упрямство, выраженное чувство  
соперничества, враждебность, гиперактивность, болтливость,  
избалованность. Эти люди нуждаются в общении с другими людьми с целью  
самоутверждения. Им необходимо находиться в центре внимания и  
испытывать свою значимость, что для них весьма актуально в местах  
лишения свободы. Нахождение таких лиц в состоянии алкогольного  
опьянения максимально способствует повышению аварийности в условиях  
дорожного движения.

5. В зависимости от причин и условий предлагается следующая  
классификация ситуаций дорожно-транспортных преступлений:

- ситуации, порожденные действиями самих водителей транспортных  
средств, субъектов преступления;

- ситуации, порожденные потерпевшими или иными участниками  
дорожного движения, однако при наличии вины водителя;

- ситуации, порожденные условиями внешней природной среды,

неисправным техническим состоянием транспортных средств,

неудовлетворительным состоянием дорог, но опять-таки при вине водителей. 6. Отдавая должное общеизвестным положениям о значении в предупреждении ДТП выявления нетрезвого состояния водителя, улучшения качества дорог и самого транспорта, а также предотвращения неправомерного поведения других участников дорожного движения, предлагаются следующие профилактические меры:

A) Разработка и установка в России измерительных информационных  
стендов со встроенными радарами скорости движения автомобилей, которые  
способны отображать процентную вероятность попадания водителя в ДТП и  
последствий от него (если он не сбавит скорость), количество возможных  
дней, проведенных в больнице и средств, необходимых для восстановления  
материального вреда в случае ДТП. Внедрение интерактивных систем  
пешеходных переходов («виртуальная стена»), образующих инфракрасную  
сеть на переходе с целью оповещения водителя о необходимости пропустить  
иных участников дорожного движения;

Б) Внедрение новых разработок в сфере графических технологий в  
системе информирования водителей (разметка «3D») об искусственных  
неровностях на дорожном полотне, что при снижении экономических затрат  
будет способствовать уменьшению вероятности злоупотребления

водителями скоростного режима;

B) Повсеместное создание на базе российских организаций, в  
деятельность которых входит организация транспортных грузовых и  
пассажирских перевозок, центров психологической разгрузки водителей, а  
также курсов переквалификации водителей транспортных средств;

Г) Внедрение системы психологического тестирования с целью  
установления группы риска водителей, наиболее предрасположенных к  
совершению дорожно-транспортных преступлений, путем внесения

существенных изменений в «Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений» (утв. Постановлением Правительства

РФ от 15 декабря 1999 г. № 1396) для лиц, желающих стать водителями транспортных средств. А именно, в разделе I («Общие положения») дополнить пункт 10 частью 3 и изложить в следующей редакции: «К сдаче экзаменов допускаются лица:

3) прошедшие психологическое тестирование на соответствие качеств  
безопасного водителя и установление предрасположенности к совершению  
дорожно-транспортных преступлений и имеющие справку установленного  
образца о годности к управлению транспортными средствами

соответствующих категорий».

Необходимо включить в практику прохождение специального психологического теста, который позволит определять предрасположенность человека к совершению ДТП, или же неспособность использовать возможность по его недопущению. Граждане, желающие получить водительское удостоверение, помимо своих теоретических знаний и практических умений ПДД РФ должны будут подтвердить свою способность безопасно для себя или остальных управлять транспортным средством. В случае если психологический профиль указанных категорий лиц будет совпадать с профилем преступника, виновного в ДТП, то в получении водительских прав следует отказывать. Особенно пристальное внимание стоит уделять тем лицам, которые по своим социально-демографическим особенностям имеют сходство с осужденными за совершение дорожно-транспортных преступлений, поскольку это наиболее предрасположенная к нарушению ПДД РФ группа риска.

Д) Необходимо добавить ст. 12.8.1 в главу 12 КоАП РФ «Управление  
транспортным средством водителем, находящимся в болезненном

состоянии». Актуальность внедрения данной нормы обусловлена тем, что как и при алкогольном опьянении, а также наркотическом, действия водителя транспортного средства могут обладать признаками опасной манеры вождения. Под ней следует понимать такую манеру вождения, которая резко отличается от манеры вождения правопослушного водителя. В данном

аспекте решающую роль играет признак очевидности, т.е. наглядно  
выраженного возможного нарушения ПДД. Опасная манера вождения может  
быть выражена в нарушении скоростного режима, в выезде на встречную  
полосу движения, нарушении траектории движения (увиливание

автомобиля), создании помех другим движущимся транспортным средствам и т.д. Это такое движение, которое невооруженным взглядом можно назвать небезопасным, а в некоторых случаях даже агрессивным. При наличии признаков опасной манеры вождения, у сотрудников ГИБДД МВД России должны быть полные основания и полномочия произвести досмотр документов водителя. В случае явно выраженных признаков болезненного состояния водителя (нарушении координации движения, несвязная речь, учащенное дыхание, сонливый вид, изменения в цвете лица, признаки повышенной температуры и т.д.) сотрудники, имеют право направить водителя на медицинское освидетельствование. Если в результате него будет установлено, что водитель болен, такими заболеваниями как грипп, ОРВИ, желудочно-кишечные расстройства, невроз и т.д., то сотрудник ГИБДД должен привлечь это лицо к административной ответственности. Наказание должно быть менее суровым, чем по отношению к водителям, управляющим автомобилями в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Поэтому ст. 12.8.1. стоит изложить в следующей редакции: «Управление транспортным средством водителем, находящимся в болезненном состоянии, при наличии с его стороны опасной манеры вождения, способной вызвать реальную угрозу безопасности иных участников дорожного движения, а также употреблении данным лицом препаратов, содержащих вещества, которые находятся в Перечне запрещенных веществ для употребления водителями, -

влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей».

**Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования** предопределена новизной и актуальностью исследованных

в ходе диссертации проблем: природы причин и условий совершения ДТП; механизма его совершения; личности водителя и ситуации, сопутствующей совершению ДТП; мер, направленных на предупреждение ДТП в России. Значимость работы также обусловлена в ходе сформулированных положений и разработанных автором предложений, направленных на недопущение к управлению транспортными средствами лиц, не способных в силу своих психофизиологических особенностей предотвратить наступление вредных последствий от ДТП, т.е. тех, кто наиболее предрасположен к их совершению.

Результаты диссертационного исследования могут быть приняты во  
внимание в рамках образовательного процесса по юридическим  
специальностям, а равно при подготовке лекций, практических занятий и  
семинаров по курсам «Уголовное право России», «Криминология»,  
«Юридическая психология», а также при обучении водителей. Выводы,  
полученные в ходе работы, могут быть положены в основу для дальнейших  
исследований соответствующих проблем. Содержащиеся в работе

предложения и рекомендации могут быть учтены при разработке положений о порядке проведения квалификационного экзамена на право управления транспортными средствами различных категорий. Они также могут быть учтены в правотворческом процессе, следственной и судебной практике при применении норм, устанавливающих уголовную ответственность за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта.

**Апробация результатов диссертационного исследования.**

Диссертация подготовлена на кафедре уголовного права ФГБОУ ВПО  
«Юго-Западный государственный университет». Рецензирование и

обсуждение работы проводилось на базе ФГКУ «Всероссийский научно-  
исследовательский институт Министерства внутренних дел Российской  
Федерации». Основные теоретические положения и выводы

диссертационного исследования, регламентирующие отношения в сфере

обеспечения безопасности дорожного движения и его предупреждения, а  
также касающиеся исследования психофизиологических свойств личности  
водителя, виновного в совершении ДТП, изложены в шести научных статьях  
автора, опубликованных в изданиях, рекомендуемых ВАК России. Автор  
приняла участие во Всероссийских научно-практических конференциях:  
«Юридическая наука и практика: взгляд молодых ученых» (г. Рязань, 28-29  
марта 2013г.), «Интеграция науки и практики: проблемы и перспективы  
развития» (г. Старый Оскол, 2013г.); в международных научно-практических  
конференциях: «Проблемы становления гражданского общества» (г. Иркутск,  
2013 г.), «Современная юриспруденция: проблемы и решения» (г.

Новосибирск, 2013г.). Также автором было принято участие в проведенном ФГКОУ ВПО «Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации» Всероссийского круглого стола «Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и перспективы развития» (г. Иркутск, 2013г.), проведенной ФГКУ «ВНИИ МВД России» международной научно-практической конференции «Причины преступности в России» (Москва, 2013г.).

Полученные результаты диссертационного исследования внедрены  
в научно-исследовательскую деятельность ФГКУ «ВНИИ МВД России»,  
учебный процесс ФГБОУ ВПО «Юго-Западный государственный

университет», а также в практическую деятельность УГИБДД УМВД России по Курской области.

**Структура** **диссертации.** Диссертация выполнена в объеме,

соответствующем требованиям ВАК. Структура работы определена с учетом особенностей выбранной темы, последовательности изложения, выбранного материала, характера исследования основных проблем в том аспекте, в котором она представляется диссертанту наиболее приемлемой для лучшего раскрытия темы. Диссертация состоит из введения, четырех глав, объединяющих восемь параграфов, заключения, библиографии, списка иллюстративного материала и приложений.

## Состояние дорожно-транспортной преступности в России

На современном этапе развития общества приоритетными направлениями для России стали информатизация и переход к новейшим технологиям. Преобразования, произведенные страной к настоящему времени, довольно масштабны и глубоки. Прослеживается явный процесс изменения роли государства в жизни общества. Требуется обеспечение охраны новых провозглашенных ценностей. Наряду с таким течением событий важнейшими все же остаются задачи обеспечения безопасности жизни и здоровья граждан.

В России создана и функционирует единая транспортная система, являющаяся составной частью производственной и социальной инфраструктуры страны, которая обеспечивает ее национальную безопасность и территориальную целостность. Так или иначе, но система обеспечения безопасности дорожного движения обладает рядом проблем, требующих немедленного решения исходящего как от общественности, так и от государственного аппарата.

Применительно к дорожно-транспортным преступлениям стоит отметить, что высокая общественная опасность этого вида неосторожной преступности в первую очередь связана с активным развитием научно-технического прогресса. Увеличение автопарка страны обусловлено развитием современного общества, стремящегося сократить свое время в пути для решения жизненных проблем. Поэтому с точки зрения удовлетворения потребностей автомобиль выступает несомненным благом. Однако при условии нахождения за рулем грамотного водителя, обладающего отличными навыками маневрирования транспортным средством. Проблема необученности граждан работе с техникой, а также небрежное или легкомысленное обращение с ней кроется в таких общесоциальных факторах как политическая обстановка в стране, экономическая ситуация и развитие негативных тенденций в области культуры населения. К иным факторам совершения автодорожных преступлений стоит отнести внутреннюю сферу личности водителя с присущими психофизиологическими свойствами, которые имеют тенденцию изменяться в зависимости от сложившейся ситуации.

Дорожно-транспортный травматизм является существенной проблемой не только России, но и всего мира. Так, согласно информации, приведенной в «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире», составленном Всемирной Организацией Здравоохранения в 2013 году: «Дорожно-транспортный травматизм находится на восьмом месте в списке ведущих причин смертности в мире и является главной причиной смертности среди молодежи в возрасте 15–29 лет. По сегодняшним прогнозам, без принятия неотложных мер дорожно-транспортные происшествия станут пятой ведущей причиной смертности к 2030 году. Ежегодные показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий за последние три года не выросли, однако остались на недопустимо высоком уровне – 1,24 млн. погибших в год»1.

По данным ГИБДД МВД России в 2012 году в России произошло около 200 тысяч ДТП, в которых погибло почти 28 тысяч граждан и получило ранения около 250 тысяч человек. Ущерб от всех ДТП равняется около 2,5% ВВП. В 2010 году проводилась оценка экспертов, что за последние 5 лет ущерб российской экономики от ДТП составил 5,5 трлн. руб., что сопоставимо со всеми расходами на здравоохранение за тот же период.2 Структура дорожно-транспортных преступлений имеет свою специфику и отражает в себе: 1. Количественные показатели ДТП с учетом тяжести последствий и экономических потерь общества и государства; 2. Принадлежность автотранспорта к определенной категории собственников; 3. Соотношение вины различных субъектов ДТП (водители, пешеходы, пассажиры и т.д.); 4. Региональную распространенность, в том числе по видам дорог; 5. Тяжесть последствий, причиненных ДТП; 6. Детский дорожно-транспортный травматизм. Таким образом, дорожно-транспортная преступность – это совокупность преступлений, совершенных при эксплуатации транспорта за определенный промежуток времени на конкретной территории, при наличии качественных и количественных показателей. Одним из признаков такой преступности является причинение ущерба, как материального, так и физического, а в некоторых случаях морального. Уровень дорожно-транспортного травматизма в последние годы вызывает серьезное беспокойство. Поэтому обществом была признана необходимость комплексного подхода к повышению безопасности дорожного движения в нашей стране. Ввиду увеличения нагрузки на улично-дорожную сеть в 2006 году Правительство РФ объявило об ужесточении законодательства в области нарушения правил дорожного движения. На федеральном и региональном уровне было разработано достаточно большое число мер, направленных на улучшение дорожной инфраструктуры. Однако, несмотря на «всплеск» законодательной инициативы, согласно мировым показателям 2011 года Россия заняла 1 место в мире по количеству ДТП (на 10 тысяч автомобилей приходится 12 тысяч ДТП). При этом по числу жертв ДТП лидирует Индия. Россия лидирует и по импорту автомобилей и по количеству иномарок, у которых истек срок эксплуатации.3 Это на наш взгляд, является одним из условий, способствующим совершению дорожно-транспортных преступлений.

Данные мировой статистики по уровню смертности в результате ДТП наводят на мысль о том, что не все страны мира пришли к оптимальному соответствию количественных показателей уровня ДТП и жертв от него. Россия входит в их число. Конечно, усовершенствования в конструкции автомобилей существенно повысили шансы на выживание граждан в условиях аварийной ситуации. Но все же, решение вопроса о предотвращении причин и условий неосторожной преступности, совершаемой на транспорте, остается крайне неудовлетворительным, а число жертв – недопустимо высоким.

Ежедневно в России гибнет порядка 75 человек. Обратимся к материалам исследования ГИБДД МВД России, изложенным в Приложении 1. Согласно нему в период взятого законодателями курса на повышение безопасности дорожного движения в стране можно проследить тенденцию к уменьшению числа ДТП и жертв от них.

При анализе Рисунка 1 мы пришли к выводу, что, несмотря на снижение числа погибших в 2012 году в сравнении с 2011 годом на 1594 человек, количество раненых от ДТП возросло ровно на 8402 человека. Что касается общего числа зарегистрированных ДТП, то в 2012 году по сравнению 2011 годом число ДТП в нашей стране возросло на 6707 единиц.

Немаловажная роль в предупреждении нарушений действующих на транспорте правил принадлежит уголовному закону, который в комплексе с другими отраслями права призван обеспечивать дорожно-транспортную безопасность. В сфере межотраслевого обеспечения транспортной безопасности он тесно взаимодействует, прежде всего, с административным законодательством. Помимо всего прочего, для приближения России к уровню безопасности дорожного движения, свойственному для экономически развитых стран, а также для уменьшения социальной остроты рассматриваемой проблемы, постановлением Правительства РФ от 20.02.2006г. № 100 была утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», которая по окончании срока была продлена с 2013 по 2020 год. В 2006 году в аналогичных целях, помимо иных законодательных инициатив, Президентом РФ был принят Указ от 26.09.2006г. № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», согласно которому было необходимо дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы для регулирования вопросов безопасности дорожного движения.

## Психологическая специфика водителей транспортных средств и инспекторов ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по Курской области

При определении основных внутренних личности неосторожного преступника, осужденного по ст. 264 УК РФ, перед нами встал вопрос о практическом применении полученных результатов психологического тестирования. Мы удостоверились в том, что основная масса осужденных, опрошенных нами, имеет психологические отклонения, которые отражаются на их поведении как в допреступной ситуации, так и в момент совершения автодорожного преступления. По результатам опроса у нас возникло предположение о том, что водители, схожие по психологическому профилю с осужденными за неосторожные автодорожные преступления, обладают большей вероятностью совершить такие же уголовно наказуемые деяния. Иными словами наличие у водителей схожих черт характера, темперамента, настроения и иных психологических свойств с личностью неосторожного преступника, совершившего дорожно-транспортное преступление, может характеризовать его как «потенциальную угрозу» и отнести в соответствующую группу риска. Современные исследования в области неосторожной автодорожной преступности нуждаются в значительной доработке и получении новых эмпирических материалов. Поэтому, а также в целях определения психологического профиля простых граждан и его сходства с профилем опрошенных осужденных, нами была обследована выборка среди 100 водителей транспортных средств, к настоящему времени не привлекавшихся к уголовной ответственности за совершение неосторожного автодорожного преступления. Данная категория лиц по аналогии с осужденными неосторожными преступниками, была исследована в рамках того же психологического теста «Мини-Мульт». Всего на первоначальном этапе тестирования было исследовано 52 мужчины и 48 женщин, из них: 40 водителей службы такси «Мираж»; 11 преподавателей юридического факультета ФГБОУ ВПО «Юго-западного государственного университета»; 20 студентов 4 курса юридического и экономического факультетов ФГБОУ ВПО «ЮЗГУ», обучающихся по очной форме обучения; 12 сотрудников банка «Русский стандарт»; 3 индивидуальных предпринимателя в сфере торговли; 3 сотрудника скорой медицинской помощи; 5 пенсионеров; 2 фермера; 4 временно безработных.

При проведении тестирования внимание не было сконцентрировано на одной или двух сферах жизнедеятельности граждан. Нами было выбрано 9 наиболее распространенных категорий водителей транспортных средств, для того чтобы исследование получилось наиболее полным и достоверным. Таким образом, выборка среди управляющих автомобилями граждан носила разносторонний характер. Результаты проведенного нами психологического исследования позволили построить диаграмму соотношения психологических шкал для осужденных (Диаграмма 3).

Как видно, количественное превосходство по показателям от 0 до 40 баллов содержат шкалы «Депрессия», «Истерия», «Психопатия», «Паранойальность» и «Гипомания». Отметим важный момент, что при проведении опроса среди осужденных граждан по ст. 264 УК РФ мы пришли к аналогичным результатам. Наибольшее количество осужденных имеют отклонения от нормы именно по этим пяти шкалам. Характеризуя психологический профиль осужденного с точки зрения опросника СМОЛ, мы также установили, что нормальные показатели по шкалам превышают всего 3, а именно: «Паранойальность», «Гипомания» и «Психопатия». Главной тенденцией для нас стал пик по шкале «Паранойальность» (в случае с опросом осужденных мы выявили, что он является фундаментальным и ведущим). Согласно психологическим характеристикам опросника «Мини-Мульт» лицам с такими свойствами присуще: эмоционально неустойчивое настроение, ощущение вины, беззаботность, нетерпеливость, эгоцентричность, ребячество, избалованность родителями, а также выраженное чувство соперничества. И именно такими характеристиками обладает выборка осужденных неосторожных преступников, за совершение дорожно-транспортного происшествия, повлекшего смерть или тяжкие последствия для здоровья граждан. Сказанное выше еще раз подтверждает наше предположение о том, что схожесть в личностных свойствах неосторожного преступника и водителя, ранее не привлекавшегося к уголовной ответственности за совершение неосторожного автодорожного преступления, может сопровождаться вероятностью совершения последним такого деяния. Иначе говоря, большая часть водителей, исследованных нами (в среднем 64), попадают в «группу риска», то есть они способны не только сами создавать провоцирующие условия ДТП (несмотря на то, что им характерна боязнь за последствия от их действий), но и принимать неверное решение при восприятии и оценке уже созданной экстремальной ситуации. Однако выборка простых водителей, на наш взгляд, была слишком мала для того, чтобы делать точные выводы. Поэтому после определения психологических свойств личности осужденных неосторожных преступников и простых водителей транспортных средств, мы задались целью исследовать еще одну не менее интересную и важную категорию граждан, в лице инспекторов ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по Курской области. Данная категория граждан имеет особую специфику, так как, осуществляя контроль за соблюдением правил безопасности дорожного движения, инспекторы ДПС должны в полной мере обладать всеми навыками и маневрами вождения транспортных средств, а также безукоризненно знать и соблюдать все предписанные законом Правила дорожного движения в России. Специфика работы данной категории граждан отличается высокой степенью напряженности, ведь на инспекторов ОБ ДПС возложены такие функции как: - контроль за дорожным движением, предупреждение, выявление и пресечение нарушений ПДД РФ, применение в установленном порядке мер административного воздействия к нарушителям; - распорядительно-регулировочные действия; - выезд на места дорожно-транспортных происшествий, выполнение в пределах указанной компетенции неотложных действий, производство предварительной проверки по ДТП, в случаях и порядке, установленных действующим законодательством; - участие в охране общественного порядка и борьбе с преступностью, розыск и задержание угнанных и похищенных транспортных средств, а также транспорта, скрывшегося с места ДТП; - участие в обеспечении беспрепятственного и безопасного проезда автомобилей специального назначения, их сопровождение в установленном порядке, а также автомобильных колонн; - оказание, в пределах своей компетенции, помощи участникам дорожного движения, содействия гражданам в реализации из законных прав и интересов, информирование населения и СМИ о состоянии аварийности, причинах ДТП и мерах по их предупреждению; - участие в реализации мероприятий, направленных на создание условий для безопасного движения транспорта; - контроль за состоянием и обустройством улично-дорожной сети округа и средств регулирования, установленных условий производства ремонтных и строительных работ на дороге, принятие неотложных мер при возникновении экстремальных дорожных ситуаций.

## Определение проблемных ситуаций, способствующих совершению дорожно-транспортных преступлений

Согласно результатам указанного нами ранее анкетирования осужденных, при ответе на вопрос об условиях, способствующих совершению преступления при использовании автотранспорта, 68 осужденных из 130 (52,3%) указали на некачественное ремонтное обслуживание дорог. Действительно, современное состояние дорог на улицах не соответствует требованиям безопасности движения. Причиной разрушения дорожного покрытия служит, к примеру, использование автомобилистами зимней шипованной резины, для предотвращения заносов на ледяной дороге. Немаловажен природный фактор в летнее время года, когда происходит резкий скачок температуры, по причине чего асфальт плавится и под действием тяжести транспортных средств деформируется. В весеннее время года под влиянием талой воды, а также осенью в период сильных дождей на трассах появляются выбоины и трещины. Несвоевременная или неэффективная расчистка дорог, которая должна производиться транспортными инспекциями, приводит к повреждению автомобилей (сколы, царапины). Также водители, управляющие транспортными средствами, вынуждены находиться в состоянии особого напряжения, так как щебень, размытый водой и отлетающий от колес, может попасть в лобовое стекло автомобиля, создав для водителя проблему в выборе верной траектории движения.

Ввиду такого положения событий мы пришли к выводу, что необходим как капитальный ремонт дорог, так и текущий. Это сложный процесс, для качественного выполнения которого работа должна проводиться на высоком профессиональном уровне. В идеале все российские дороги должны соответствовать требованиям ГОСТа. Государственный стандарт предусматривает жесткие сроки на устранение возникающих недостатков дорожного покрытия. Обязанность исполнения возложена на службы управления дорог. Однако трудно представить, что в нашей стране все дороги соответствуют ГОСТу. Большинство улиц в городах, пригородных участках, деревнях и селах по-прежнему имеют щебеночное и грунтовое покрытие. Необходимо произвести ремонт дорог на всей территории РФ.

На практике возникает проблема некачественного обслуживания дорог, несмотря на то, что их ремонт должен включать в себя: подготовку площадки, земельные работы, строительные работы, очистку территории от строительного мусора, процесс асфальтирования дороги. Но даже при таком сложном ремонтном процессе, все же, любое асфальтовое покрытие со временем изнашивается и приходит в негодность — это приводит к возникновению опасных ситуаций для водителя. Поэтому считаем необходимым обозначить важность проведения более эффективной работы органов, осуществляющих надзор за инспекциями, производящими ремонт дорог. Во всяком случае, необходимо отслеживать финансы, затрачиваемые данными организациями и выделенные государством на целевые расходы. Ввиду экономии подрядчики способны произвести недоброкачественное ремонтное обслуживание (например, слишком заниженное положение люков, ямы и «горбы» на дорогах, асфальт волнами и т.д.). По причине чего, считаем, что ответственные лица, производящие некачественный ремонт дорог, должны подлежать гражданской ответственности.

Очередным из условий, способствующих аварийной ситуации на дороге, является недостаточность или отсутствие искусственного освещения. О нем в своей работе упоминал С.Н. Мешалкин, говоря, что «в темное время суток из-за неисправного или отсутствующего наружного освещения на дорогах совершается до половины всех происшествий, тяжесть последствий которых в два раза выше, чем в дневное время» 46.

Пример из судебной практики, «14.06.2010г. около 2 часов ночи Лисеенко А.Ф., управляя технически исправным транспортным средством, в темное время суток, в условиях отсутствующего искусственного освещения, находясь в пределах населенного пункта, а равно в зоне действия дорожной разметки, ограничивающих скоростной режим и возможность маневрирования, следовал по 5-му километру проезжей части дороги со скоростью движения транспортного средства около 70 км/ч. В это же время по кромке проезжей части, двигались пешеходы Анохин А.Д. и Анохин О.Д., которые перед собой толкали неисправный скутер. В нарушение ч. 2 п. 10.1 ПДД РФ, в соответствии с которыми «при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства», не обеспечив безопасности своих действия для окружающих, не избрав такой скоростной режим, который, с учетом времени суток, состояния асфальтового покрытия и иных внешних факторов, давал бы возможность контролировать дорожную обстановку, Лисеенко А.Ф. утратил контроль над управлением автомобиля и в силу темного времени суток и отсутствии должной освещенности совершил наезд на двигавшихся в попутном направлении пешеходов. В результате чего им был причинен тяжкий вред здоровью».47

Среди условий, способствующих нарушениям правил безопасности на дорогах, следует отнести недостатки в осуществлении организации дорожного движения. Она представляет собой комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах, направленный на обеспечение безопасности дорожного движения48. Правила дорожного движения должны быть просты для понимания водителей. Это своего рода «навигатор» на пути к безопасности при эксплуатации автомобильного транспорта. Вместе с тем, иногда эти знаки лишены логичности, что сокращает вероятность принятия водителем правильного решения в условиях провоцирующих ситуаций. Сторонником данной идеи была И.В. Танага. В своем исследовании, посвященном причинам и условиям, способствующим ДТП, она привела наглядный пример, отражающий недостаток в осуществлении организации дорожного движения. Так, например, общеизвестным является факт запрета движения на красный сигнал светофора. Зеленый сигнал – разрешает движение. При неработающем светофоре участники дорожного движения должны руководствоваться предписаниями дорожных знаков или правилами проезда нерегулируемых перекрестков. Вместе с тем, с другой стороны, порядок движения на перекрестке в определенном направлении, регулируемый дополнительной секцией на светофоре, не подчинен вышеприведенному алгоритму. В соответствии с Правилами дорожного движения, выключенная дополнительная секция на светофоре запрещает движение транспортных средств в регулируемом ею направлении. Таким образом, очевидно, что водитель, не знающий данного пункта правил, воспринимающий в качестве запрещающего сигнала светофора только красный, руководствующийся в своем поведении правилом «разрешено все, что прямо не запрещено», в приведенной ситуации неизбежно нарушит правила дорожного движения, что может стать причиной дорожно-транспортного происшествия. Простым и логичным решением данной проблемы явилось бы обязательное дополнение данной секции светофора стрелкой красного цвета, загорающейся при выключенной зеленой. Такие сигналы светофора с дополнительной секцией укладывались бы в общеизвестный алгоритм и не усложняли бы регулирование проезда перекрестков, создавая причину дорожно-транспортных происшествий.49

В 2007 году в России был создан Межрегиональный общественный Центр под названием «За безопасность российских дорог». Его основной задачей стало -способствовать развитию современных технологий строительства и содержания дорог, содействовать сокращению количества ДТП, сохранению жизней и здоровья пешеходов и автовладельцев. Эксперты Центра проводят регулярные исследования, связанные с содержанием автомобильных дорог: дорожное освещение, интенсивность дорожного движения, дорожное покрытие (асфальт, укладка асфальта, производство асфальта), противогололедные материалы, противогололедные реагенты, дорожное ограждение, дорожное освещение. Специалисты Центра составляют рейтинг безопасности российских дорог. Основными критериями рейтинга явились: аварийность на дорогах России, количество погибших при ДТП, количество пострадавших при ДТП, количество автомобилей в России, количество населения. Обнародованные Центром данные анализа динамики изменения доли ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог в общей статистике дорожных происшествий с 2007 по 2010 год на основе официальных данных ГИБДД МВД России не порадовали своими показателями. Так, при общем улучшении качества дорог, к примеру, в Центральном округе РФ (Московская и Курская области), количество ДТП также увеличилось. 50

## Система предупредительных мер, направленных на личность водителя и ситуации, в рамках дорожно-транспортной преступности

При исследовании теоретических основ профилактики дорожно транпортной преступности мы пришли к выводу, что она занимает важное место в борьбе с преступлениями данной категории, представляя собой сложную многоуровневую систему взаимосвязанных и взаимообусловленных между собой элементов (мер). В этой связи мы обозначили необходимость исследования проблематики со всех ее сторон, начиная с роли научно-технического прогресса страны в динамике ДТП, и заканчивая исследованием непосредственных причин и условий их совершения, которые в том числе включают в себя изучение психофизиологических свойств личности неосторожного водителя. Полученные нами результаты исследования позволили предложить свой вариант решения проблемы автодорожной преступности, выражающийся в реализации общих и специальных мер профилактики. Так, указанные далее предложения, строятся не только на суждении о необходимости воздействия на все элементы ДТП («водитель – среда – дорога - транспортное средство»), но и на положении о значимости воздействия на всех остальных участников дорожного движения, способных своими действиями создавать условия провоцирующих ситуаций ДТП. Общие и специальные меры профилактики ДТП, приводимые нами далее, важны и необходимы с учетом постоянной интенсификации процесса автомобилестроения в России, и выполняют роль стимулирования, позволяя более эффективно выполнять работу по предупреждению автодорожных преступлений.

На современном этапе все предупредительные меры в области обеспечения безопасности дорожного движения строятся на принципе осуществления мероприятий, прогнозирующих сам факт ДТП с целью нейтрализации экстремальных условий, и на принципе реализации мероприятий, направленных на снижение уровня травматизма от ДТП. Первый принцип действует на опережение с совершением аварийной ситуации, второй же имеет место в момент между возникшей аварийной ситуацией и наступившими последствиями, и именно от него порой зависит исход дальнейших событий по привлечению лиц к уголовной ответственности. Поэтому нельзя отдать приоритет какому-то одному принципу, так как они взаимосвязаны и действуют во благо человечества. Именно такой позиции мы придерживались при разработке мер профилактики, направленных на предупреждение дорожно-транспортных преступлений с учетом результатов, полученных в ходе диссертационного исследования о взаимодействии личности водителя и ситуации ДТП.

Так, вышеназванные меры подразделяются по следующим видам профилактик: 1. Общесоциальная; 2. Специальная; 3. Групповая; 4. Индивидуальная. К общесоциальной профилактике, по нашему мнению, стоит отнести: Привлечение общественности к проблеме дорожно-транспортного травматизма в России. Видение данного мероприятия заключается в том, что оно будет реализовано путем создания возможности открыто предоставлять водителям транспортных средств информацию по любым нарушениям правил дорожного движения. Предполагается, что осуществить данное мероприятие реально с использованием средств современных информационных технологий - видеорегистраторов, т.к. данные атрибуты к настоящему времени присутствуют в автомобилях большинства автолюбителей, и способствуют порой разрешению конфликтных ситуаций, когда создаются трудности в определении виновных лиц в ДТП и роли ситуации. И уже с ноября 2013 года мероприятие начало свое действие путем создания на официальном сайте ГИБДД МВД России, а также всех ее структурных подразделений, услуги под названием «Направить обращение», в которой гражданам представляется возможность отправить в электронной форме, к примеру, заявление, с прикрепленными файлами объемом до 5 Мб (в том числе видеоматериалы) с целью сообщить о совершенном правонарушении или преступлении в области дорожного движения. Считаем, что данный метод позволит не только оперативно реагировать сотрудникам ГИБДД МВД России на факты нарушений в области ПДД, но и также сформировать четкую позицию в сознании граждан о недопущении противоправных действий. Страх водителя быть замеченным в нарушении ПДД, а также боязнь понести за это справедливое наказание помогут оказать положительное воздействие на формирование правопослушного поведения и культуры вождения граждан. В частности, осознавая, что ведется скрытое видеонаблюдение, наверняка водитель транспортного средства не рискнет обогнать дорожную «пробку» по встречной полосе движения. Такого рода мероприятия, связанные с предоставлением гражданам возможности сообщать о совершенных преступлениях, уже зарекомендовали себя с положительной стороны. Так, например, в Курской области действует аналогичная программа «Сообщи, где торгуют смертью!», организованная при содействии Управления ФСКН России по Курской области.

Однако с внедрением данной функции правоохранительных органов возникает проблема низкого уровня осведомленности граждан о проводимых мероприятиях. Для того чтобы привлечь внимание общественности к проблеме, на наш взгляд необходима активная агитация услуги, например путем размещения информационных стендов, раздаче информационных буклетов, печати в прессе, использования СМИ. Также вполне приемлемо создание обучающих интерактивных систем работы с электронной версией направления указанных обращений.

К специальной профилактике стоит отнести: Добавление ст. 12.8.1 «Управление транспортным средством водителем, находящимся в болезненном состоянии» в главу 12 КоАП РФ. Необходимость внедрения данной нормы обусловлена тем, что как и при алкогольном опьянении, а также наркотическом, действия водителя транспортного средства могут обладать признаками опасной манеры вождения. Под последней следует понимать такую манеру вождения, которая резко отличается от манеры вождения правопослушного водителя. В данном аспекте решающую роль играет признак очевидности, т.е. наглядно выраженного нарушения ПДД, а также признак опасности, т.е. реальной угрозы безопасности жизни и здоровья граждан. Опасная манера вождения может быть выражена в нарушении скоростного режима, в выезде на встречную полосу движения, в нарушении траектории движения (увиливание автомобиля), создание помех другим движущимся транспортным средствам и т.д. То есть это такое движение, которое невооруженным взглядом можно отличить как небезопасное, а в некоторых случаях даже агрессивное. Употребляя лекарственные препараты, как по назначению врача, так и в добровольном порядке водитель транспортного средства всегда должен удостовериться в том, что вещества, содержащиеся в составе лекарства, не смогут повлиять на моторно-двигательные функции организма человека. Естественно при условии, что он будет управлять транспортным средством. Инструкция по медицинскому применению препарата включает в себя отдельный пункт, предназначенный специально для указанных случаев. Так, например производители противоаллергических средств указывают в инструкции о влиянии на управление транспортным средством, подчеркивая то, что в период лечения необходимо воздержаться от занятий потенциально опасными видами деятельности, требующими повышенной концентрации внимания и быстроты психомоторных реакций. Это свидетельствует о воздействии отдельно взятых веществ, содержащихся в препаратах, на деятельность организма водителя. При сильном их влиянии возможны случаи возникновения опасной ситуации, способной перерасти в ДТП, так как водитель не может в полной мере руководить своими действиями, контролировать ситуацию, а также принимать верное и своевременное решение по ее оценке во избежание негативных последствий.