Для заказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

**Год:**

2011

**Автор научной работы:**

Божко, Ирина Владимировна

**Ученая cтепень:**

кандидат юридических наук

**Место защиты диссертации:**

Краснодар

**Код cпециальности ВАК:**

12.00.08

**Специальность:**

Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право

**Количество cтраниц:**

240

## Оглавление диссертации кандидат юридических наук Божко, Ирина Владимировна

ВВЕДЕНИЕ.

Глава I. Уголовно-правовое противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в России и за рубежом.

Глава И. Уголовно-правовое регулирование нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

§1. Уголовно-правовое регулирование объективной стороны нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

§2. Уголовно-правовое регулирование иных признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Глава III. Предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

§1. Повышение эффективности уголовных наказаний за совершение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

§2. Уголовно-правовое, криминологическое и иное предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

## Введение диссертации (часть автореферата) На тему "Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств"

Актуальность темы диссертационного исследования. Дорожно-транспортные происшествия и связанные с ними негативные последствия, в том числе причинение вреда жизни и здоровью людей, по-прежнему остаются одной из существенных проблем при обеспечении безопасности дорожного движения. Так, в 2010 году на территории России произошло 199 431 дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибли 26 567 человек и еще 250 635 — получили ранения; зарегистрировано за этот период в связи с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 26 307 преступлений. Вместе с тем государство целенаправленно проводит политику малоаргументированнойзаконодательной экономии мер уголовной репрессии в данной области, которая, очевидно, не приносит сколько-нибудь действенных результатов.

Растущие темпы автомобилизации ведут к повышению интенсивности движения, влияют на количество и характер дорожно-транспортных происшествий. Однако инфраструктура городов (особенно крупных административных центров), не приспособленная к такому «автомобильному буму», в силу очевидных объективных причин не позволяет в достаточной степени эффективно обеспечить защищенность участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а также «провоцирует» водителей на нарушения правил дорожного движения.

Реформирование уголовного и административного законодательства в части обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств осуществляется не всегда последовательно, принимаемые законодательные решения порой ошибочны и труднообъяснимы с позиций логики и справедливости. Отсутствие надлежащей взаимосвязи уголовного и административного законодательства в области предупреждения дорожно-транспортных преступлений приводит к тому, что соответствующие правовые меры по предупреждению нарушений правил дорожного движения и 3 эксплуатации транспортных средств действуют друг от друга обособленно. Более того, административное законодательство, регулирующее поведение водителей, не всегда обладает необходимым предупредительным потенциалом в данной области.

Уголовно-правовые меры в, сфере противодействия нарушениям правил дорожного движения и транспортных средств, особенно принятые в последние годы в отрыве от иных отраслей законодательства, не учитывают современных тенденций развития рассматриваемого негативного явления. В Уголовном кодексе РФ недостаточно соответствующих составов преступлений и квалифицирующих признаков, позволяющих эффективно реагировать на нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Фактически правоохранительные органы реагируют на негативные проявления неправомерного поведения водителей уже после совершения преступления и наступивших тяжелых последствий.

Указанные обстоятельства свидетельствуют о наличии нерешенных концептуальных проблем, уголовно-правовых и иных криминологически не обоснованных способов предупреждения, преступлений против безопасности дорожного движения, что и обусловливает актуальность настоящего диссертационного исследования.

Степень научной разработанности проблемы. К существующим на протяжении многих лет проблемам уголовно-правового предупреждения дорожно-транспортных преступлений обращались в своих трудах многие российские ученые: М.В: Арзамасцев, Н.С. Алексеев, К.Б. Аруев, О.Н. Бондар-чик, А.Ш. Габдрахманов, Л. Д. Гаухман, Е.В. Гвоздева, С.И. Гирько, A.B. Грибков, JT.B. Гридасова, С.А. Домахин, Н.Д. Евлоев, Е.В. Епифанова, В.И. Жулев, А.Г. Заблоцкая, П.В. Замосковцев, В.В. Иванова, А.Н. Игнатов, Н.Ю. Исаев, В.Е. Квашис, Д.С. Ковалев, А.И. Коробеев, В.Н. Кудрявцев, Н.Ф. Кузнецова, Б.А. Куринов, JI.B. Любимов, В.В. Лукьянов, И.Г. Маландин, И.Х. Максутов, Ф.Б. Мельникова, Г.М. Миньковский, В.А. Мысливный, A.B. Наумов, В.И. Неверов, В.В. Никулин, В.П. Перфилов, СБ. Проценко, Б.В. Рессинский,

A.Д. Ситковская, И.В. Скирский, Д.В. Суворов, Ю.Б. Суворов, В.И. Ткачен-ко, C.B. Трофименко, М.В. Федорченко, А.П. Царакова, F.B. Цуцкиридзе, Н.В. Чих, А.И. Чучаев, В.Е. Эминов и др. Их работы оказали помощь в.формировании-общей концепции настоящего исследования и внесли серьезный вклад в теорию и\*практику борьбы с транспортнымипреступлениями.

Вместе с тем большинство исследований названных авторов проводилось до внесения изменений и дополнений в нормы-.уголовного и административного законодательства об ответственности за дорожно-транспортные преступления и правонарушения. В их работах преимущественно рассматривались уголовно-правовые аспекты борьбы с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств без надлежащей-взаимосвязи с уголовно-процессуальными, уголовно-исполнительными, административными и иными правовыми мерами» без должного внимания оставались современные криминологические меры борьбы с рассматриваемыми негативными проявлениями.

Анализ возможностей повышения эффективности наказания и иных уголовно-правовых мер за исследуемые неправомерные действия основывается на работах Ю.М. Антоняна, A.A. Востокова, Л.В. Головко, А .Я. Гришко, Д.А. Дриля, О.С. Епифанова, X. Зера, С.И'. Карибова, J1.M. Карнозовой, Ю.А. Кашубы, А.И. Лукашова, В.Б. Малинина, С.Ф: Милюкова, А.Е. Наташева,

B.Н. Орлова, Э.Ф. Побегайло, C.B. Познышева, С.А. Разумова, А^Ф:.Сизого, В.И. Селиверстова, Л.Б. Смирнова, H.A. Стручкова, К.А. Сыча, Н.С. Таган-цева, Ю.М. Ткачевского, A.A. Толкаченко, И .Я. Фойницкого, A.A. Чистякова, М.Д. Шаргородского, Д.А. Шестакова, И.В. Шмарова, Н.В. Щедрина, В.Е. Южанина, A.M. Яковлева, других российских и зарубежных специалистов.

Отдельные выводы и предложения автора также учитывают мнения таких ученых, как, в частности, А.И. Алексеев, Н.Х. Ахметшин, Х.М. Ах-метшин, В.Н. Бурлаков, Я.И. Гилинский, Г.Н. Горшенков, К.К. Горяинов, П.С. Дагель, А.И. Долгова, А.Э. Жалинский, Л.В. Иногамова-Хегай, С.М. Иншаков, Н.Г. Кадников, И.Я. Козаченко, И.Д. Козочкин, И.Н Лукашук, В.В. 5

Лунеев, B.B. Мальцев, И.М. Мацкевич, A.C. Михлин, B.C. Овчинский, A.A. Пионтковский, А.И. Рарог, А .Я. Сухарев, И.М. Тяжкова, A.B. Федоров. При подготовке работы диссертант с благодарностью принял во- внимание ряд критических замечании; выказанных И .Я. Козаченко, А.И. Чучаевым и др.

Вышеизложенное предопределило выбор темы диссертационного исследования:

Объектом диссертационного исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе уголовно-правового регулирования и предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом диссертационного исследования выступают положения УК РФ, устанавливающие ответственность за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, другие положения уголовного, уголовно-исполнительного и иного законодательства Российской Федерации, регулирующие общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; международное и зарубежное законодательство; теоретические и прикладные основы, юридическая и иная литература, касающаяся вопросов предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и обеспечения безопасности дорожного движения; факторы, детерминирующие совершение данных преступлений и меры по их устранению; статистические данные, судебная, следственная и административная практика применения законодательства об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Цель диссертационного исследования состоит в комплексном рассмотрении проблем уголовно-правового и иного правового регулирования и предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Указанная цель предполагает решение ряда задач: системно исследовать уголовное, административное, уголовно6 исполнительное и иное законодательство Российской Федерации в области предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; проанализировать международные документы1 и уголовное законодательство зарубежных стран в области- предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; обосновать необходимость применения^ взаимосвязанной комплексной системы борьбы с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; проанализировать эффективность уголовно-правового реагирования на нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; предложить рекомендации по организации предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; сформулировать предложения по криминализации отдельных нарушений в области дорожного движения, совершенствованию составов преступлений в области нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; а также по принятию мер для повышения эффективности уголовного, уголовно-исполнительного, административного и иного правового предупреждения нарушений правил дорожного движения' и эксплуатации транспортных средств.

Теоретико-методологическая основа диссертационного исследования основывается на общенаучных и частнонаучных методах познания. Посредством диалектического метода познания действительности автором используются анализ, индукция, системный подход, историко-правовой, формально-логический, системно-правовой, сравнительно-правовой, статистический, экспертных оценок, анкетирования, эмпирического обобщения, анализа документов и др. Обоснованность и достоверность результатов достигаются применением научной методологии исследования, включающей системное рассмотрение отраслей законодательства.

Теоретически диссертация основана на положениях теории уголовного, уголовно-исполнительного, административного и иных отраслей права, криминологии, общей теории права, социологии, психологии и других наук, современном и реформированном законодательстве Российской Федерации, а также международных документах и уголовном законодательстве зарубежных стран. В процессе подготовки использовались обзоры следственной, надзорной и судебной практики, официальная, статистика, результаты криминологических, социологических и иных исследований, материалы средств массовой информации, служебные документы.

Нормативная база диссертационного исследования. Диссертационное исследование основывается на нормативно-правовых актах различных уровней: международно-правовых актах; Конституции РФ; уголовном, уголовно-исполнительном, административном и иных законодательствах РФ; законодательствах зарубежных государств (Израиля, КыргызскойРеспублики, Латвийской Республики, Республики Азербайджан, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Сербия, США, Украины, ФРГ и др.); решениях Конституционного и Верховного судов РФ.

Эмпирическую базу диссертационного исследования составили: I практика Верховного суда СССР, РСФСР и РФ, Конституционного суда России по делам о рассматриваемых преступлениях; статистические сведения, служебные и информационные материалы о состоянии анализируемых видов преступлений в России; материалы научно-практических конференций, разработки и предложения ученых и правоприменителей и данные криминологических и иных исследований, проведенных по изучаемой проблематике; результаты анализа 140 материалов об отказе в возбуждении уголовных дел, 210 уголовных дел о преступных нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также 340 дел об административных правонарушениях в области дорожного движения; результаты анкетирования 147-и осужденных за совершение рассматриваемых преступлений. 180-ти работников органов внутренних дел, прокуратуры и суда, а также 120-ти води8 телей, непосредственно сталкивающихся с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в комплексном подходе к научно-теоретическому осмыслению уголовно-правовых и иных правовых, а также криминологических проблем предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Автор обосновывает суждение о многоотраслевых проблемах нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в России как объективной реальности и формулирует собственный подход к их предупреждению. В диссертации определяются уровни предупреждения рассматриваемых правонарушений и необходимость более тесной взаимосвязи уголовного и административного законодательства в сфере предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; проводится сравнительный анализ российского уголовного законодательства, международных документов и уголовного законодательства ряда зарубежных стран в сфере предупреждения дорожно-транспортных преступлений; анализируется эффективность уголовно-правового реагирования-на нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; системно обосновываются предложения по совершенствованию уголовного, уголовно-исполнительного, административного и иного законодательства, в том числе по криминализации отдельных нарушений в области дорожного движения и совершенствованию составов преступлений в области нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также формулируется комплекс конкретных мер по предупреждению рассматриваемых правонарушений. В таком ракурсе данная проблема еще не подвергалась комплексному исследованию.

Научная новизна исследования находит отражение и в основных положениях, выносимых на защиту:

1. Уголовно-правовое регулирование и предупреждение нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств характеризуются слабой аргументацией экономии мер уголовной репрессии, отсутствием надлежащей взаимосвязи уголовного и административного законодательства в области предупреждения дорожно-транспортных преступлений, акцентом в предупреждении рассматриваемых правонарушений- преимущественно на наказании за их последствия. Противоречие отдельных положений правил дорожного движения конституционным принципам\* и наличие иных проблем уголовно-правовой регламентации, ответственности за дорожно-транспортные преступления вызывают необходимость корректировки,как законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения, так и нормативно-правовых актов, регламентирующих безопасность дорожного движения.

2. Исследование механизма дорожно-транспортного происшествия выявило его следующие стадии: нормальная ситуация, опасная1 ситуация, аварийная ситуация и наступление общественно опасных последствий. Создание аварийной ситуации, характеризующейся утратой водителем возможности и. (или) способности безопасно управлять транспортным средством, выбирая скорость и направление его движения, - обладает достаточной степенью общественной опасности для криминализации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

3., До возможного введения уголовной ответственности юридических лиц за совершение их руководителями уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств следует определить два уровня предупреждения рассматриваемых правонарушений в России: 1) собственно уголовно-правовой и 2)криминологический, включающий другие правовые меры (закрепленные в ФЗ «О безопасности дорожного движения», КоАП и других нормативно-правовых актах, регулирующих различные аспекты обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе предпреступное поведение водителей), а также культурно-воспитательные и иные меры предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Эти уровни должны быть

10 взаимосвязаны, создавая целостную систему предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатациштранспортных средств.

4. Для усиления эффективности уголовного законодательства Российской Федерации; улучшения' его взаимосвязи ^ с административным законодательством и преемственности борьбы с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, с учетом отечественного; опыта, и положенишмеждународного уголовного права и уголовного^ законодательства зарубежных стран; обосновывается: криминализация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших создание аварийной ситуации, вне зависимости от реального наступления, последствий; ужесточение наказания за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; криминализация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности причинение легкого и средней тяжести вреда здоровью человека; отказ от действующей^ формулировки предмета преступления; предусмотренного в ст. 264 УК, отнеся к нему все движимые объекты; которые считаются транспортными средствами (включая мопеды) в российском законодательстве; криминализация управления транспортным средством лицом; в отношении которого судом принято вступившее в законную силу решение о лишении права управления транспортным средством в связи с совершением административного правонарушения в области дорожного движения-или лицом, не имеющим права управления транспортным средством, подвергавшимся административному взысканию в связи с совершением данного правонарушения;. снижение возраста привлечения к уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; криминализация невыполнения лицомобязанностей, предусмотренных правилами дорожного движения; связанных с. его участием в- дорож

11 но-транспортном происшествии.

5. Неэффективность, уголовно-правового реагирования на нарушение правил дорожного движения{и эксплуатации транспортнь1Х средств обусловлена следующим: отсутствует общепринятая/ практика назначения осужденному лишения права заниматься определенной1 деятельностью; нормативные; положения.: не позволяют эффективно производить удержания, в пользу потерпевшего от преступленияшз^доходов осужденного; не предусмотрена уголовная ответственность за злостное уклонение от исполнения уголовного наказания в виде лишения права заниматься определенной деятельностью.

6. Система межотраслевых мер безопасности, состоящая в предупреждении совершения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, включает в себя: обязательное лишение права на управление транспортным средством лица, к которому применены ст. 21 или 81 УК, за совершение деяния, нарушающего правила дорожного движениями эксплуатации транспортных средств; обязательный запрет на получение лицом права на управление транспортным средством за уголовно наказуемые нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; для-раннего предупреждения рассматриваемых общественно опасных деяний^ установление 14-летнего возраста для привлечения- водителя транспортного средства к-административной ответственности.

7. Деятельность правоохранительных, органов и иных субъектов в сфере предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо усилить следующим образом: переместить центр тяжести предупреждения уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с преступлений, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, на нарушения, повлекшие причинение вреда здоровью человека легкой и средней степени тяжести или создание аварийной ситуации, а также отдельных действий водителя, не исполняющего судебное решение о наложении административного взыскания; ставить на учет и проводить контроль со стороны органов внутренних дел за поведением конкретных категорий лиц: «злостных нарушителей» правил дорожного движения; лиц, не достигших возраста уголовной ответственности, совершивших соответствующие правонарушения; осужденных за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (в местах лишения свободы контроль должен продолжаться со стороны администрации исправительных учреждений); лиц, освобожденных от уголовной ответственности или наказания (вследствие применения мер воспитательного или медицинского характера, амнистии или по иным основаниям); более активно привлекать частных детективов для совместного с оперативно-следственными подразделениями органов внутренних дел расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и поиска имущества виновного для обеспечения выплат по иску.

8. Обоснованы внесение ряда изменений в ст. 20, 47 и 264 УК, ст. 35 и 37 УИК, ст. 2.3 и 3.8 КоАП, п.п. 1.2, 2.5 и 10.1 Правил дорожного движения и другие нормативно-правовые акты, а также добавление новых ст. 265, 265 ^ и

3141 в УК РФ (сформулированных в виде приложений к диссертации).

Научно-теоретическая и прикладная значимость результатов диссертационного исследования. Теоретическая значимость исследования заключается в научных выводах и рекомендациях, которые могут стать предпосылкой для продолжения научной полемики и проведения новых научных исследований в области предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Полученные новые знания вносят определенный вклад в развитие криминологии, теории уголовного, уголовно-исполнительного, административного и других отраслей права. Следует выделить теоретическую значимость результатов исследования, в которых определяются уровни предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обосновывается необходимость более тесной взаимосвязи уголовного и административного законодательства, системно обосновываются предложения по совершенствованию уголовного, уголовно-исполнительного и иного законодательства, а также предлагается комплекс конкретных мер по предупреждению рассматриваемых правонарушений. Это позволит продолжать дальнейшую разработку организации деятельности правоохранительных, иных государственных органов и негосударственных субъектов в области предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Прикладная значимость диссертационного исследования заключается в возможности использования полученных выводов и рекомендаций: для развития норм уголовного, уголовно-исполнительного и иных отраслей законодательства в области предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; в деятельности государственных органов, в том числе правоохранительных, и негосударственных субъектов предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; в процессе преподавания дисциплин «Уголовное право», «Криминология», «Уголовно-исполнительное право» и соответствующих спецкурсов в юридических вузах и в системе повышения квалификации сотрудников правоохранительных органов; в научно-исследовательской работе при дальнейшей разработке программ борьбы с преступностью, в том числе нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Диссертационное исследование и полученные научные результаты в полном объеме соответствуют паспорту научной специальности (12.00.08 — «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»).

Апробация результатов диссертационного исследования. Основные теоретические положения и выводы, сформулированные в диссертации, предложения по совершенствованию норм действующего законодательства РФ, регламентирующего общественные отношения, складывающиеся в про

14 цессе уголовно-правового и иного предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, изложены в¡7-ми научных статьях автора (в том числе опубликованных в издании; рекомендуемом ВАК России) и учебном пособии «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» (в соавторстве), обсуждались на расширенных заседаниях ученого совета Краснодарского университета МВД России и на заседаниях кафедры уголовного права названного вуза. Автор приняла участие в международных научно-практических конференциях «Россия-Запад: прошлое, настоящее и перспективы развития» (г. Армавир,

2008 г.) и «Право и правосудие: теория, история, практика» (г. Краснодар,

2009 г.), в VII региональной научно-практической конференции «Актуальные проблемы права и правоприменительной деятельности на Северном Кавказе» (г. Новороссийск, 2009 г.), во всероссийских научно-практических конференциях «Актуальные проблемы права, правоприменительной деятельности на современном этапе» (г. Новороссийск, 2010 г.) и «Личность, право, власть в современной России: ключевые социально-экономические проблемы и пути их решения» (г. Армавир, 2010 г.). Диссертация также прошла положительное рецензирование на кафедре уголовного права РЮИ МВД России.

Результаты исследования внедрены в учебный процесс Краснодарского университета МВД России, а также в практическую деятельность ГУВД по Краснодарскому краю.

Структура и основное содержание диссертационной работы определены объектом, предметом, целями и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, объединяющих 4 параграфа, заключения, списка использованных источников и приложений. Работа выполнена в соответствии с требованиями ВАК России.

## Заключение диссертации по теме "Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право", Божко, Ирина Владимировна

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги комплексного исследования проблем уголовно-правового и иного предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, констатируем следующее.

1. Необходимость установления уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта возникла уже в конце XIX — начале XX веков, когда были зарегистрированы дорожно-транспортные происшествия, в том числе повлекшие смерть людей и иные серьезные последствия. Однако отсутствие системного подхода и наличие противоречивой судебной практики нередко сводили уголовно-правовые меры предупреждения транспортных правонарушений лишь к наказанию за их последствия.

2. До настоящего времени перечень уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств неоднократно изменялся и не всегда соответствовал реалиям времени. В России наблюдается отсутствие системного подхода в этой области и слабо аргументированная законодательная экономия мер уголовной репрессии:

• в ст. 2111 УК РСФСР действовала норма, предусматривавшая ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения и лишенным права на управление транспортными средствами за такое нарушение;

• под транспортными средствами в соответствующих статьях УК РСФСР понимались все виды автомобилей, трактора и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и иные механические транспортные средства (приложение 1 к ст. 211 УК РСФСР);

• в ст. 265 УК РФ ранее действовала норма, предусматривавшая ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, предусмотренных статьей 264 УК РФ;

• по ст. 264 УК уголовная ответственность наступала и за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или^ эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека; и пр.

В то же время декриминализация ряда уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, по меньшей мере, не способствует достижению задач уголовного права в части охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности. В настоящее время в России уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств предусмотрена одной статьей 264 УК РФ.

3. Законодатели многих стран по-иному решают вопросы уголовно-правового предупреждения транспортных преступлений. В частности, уголовная ответственность в ряде случаев в зарубежном законодательстве наступает за следующие действия:

• нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств с наступлением также среднего (менее тяжкого) вреда здоровью человека (ст. 296 УК Республики Казахстан, ст. 317 УК Республики Беларусь, ст. 286 УК Украины, ст. 263 УК Республики Азербайджан, ст. 242 УК Республики Армения, ст. 281 УК Кыргызской Республики) или даже легких телесных повреждений (ст. 260 УК Латвийской Республики, ст. 195 УК Республики Сербия) либо соответствующей суммы в валюте страны (3000 новых динаров по ст. 195 Республики Сербия);

• оставление места дорожно-транспортного происшествия (§ 142 УК ФРГ, ст. 297 УК Республики Казахстан, ст. 264 УК Республики Азербайджан, ст. 244 УК Республики Армения) или неоказание помощи лицу, которому был причинен вред транспортным средством (ст. 198 УК Республики Сербия);

• нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств вне зависимости от того, каким транспортным, средством лицо управляет (ст. 195 УК Республики Сербия, ст. 286 УК Украины);

• управление транспортным средством под воздействием алкогольных напитков, наркотических, психотропных и иных одурманивающих средств: совершенное повторно, в течение года (ст. 262 УК Латвийской, Республики); вследствие чего он не может безопасно вести транспортное средство (§316 УК ФРГ); либо без указанных криминообразующих признаков (ст. 49.04 УК Штата Техас);

• грубое нарушение правил дорожного движения, тем самым угрожая жизни или здоровью другого человека или чужой вещи, имеющей значительную стоимость (§ 315с УК ФРГ) либо управление транспортным средством или езда по общественной дороге, которые могут подвергнуть опасности жизнь человека или причинить ему телесное повреждение (ст. 338 Закона об уголовном праве Израиля);

• создание непреодолимых или неразумно неудобных или опасных для движения препятствий движению по шоссе и улице (ст. 42.03 УК Штата Техас США).

В целом можно сказать, что в уголовных законах проанализированных государств прослеживается более жесткий и обоснованный, чем в России, подход к предупреждению дорожно-транспортных преступлений. Зарубежное законодательство четко регламентирует объективную сторону и иные элементы состава преступления, вопросы квалификации действий лица, совершившего нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Положительным является и опыт уголовно-правовых систем государств, криминализовавших отдельные нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспорта, например, управление транспортными средствами в состоянии алкогольного,наркотического или иного опьянения, оставление места дорожно-транспортного происшествия и пр.

Формализация отдельных составов, дорожно-транспортных преступлений представляется возможной и с позиций международного уголовного права. Так, в Европейской конвенции о мерах наказаниях за нарушения правил дорожного движения выделяется ряд дорожно-транспортным нарушений (непреднамеренное нанесение телесных повреждений-в результате дорожного движения; нарушение обязательств, возлагаемых на водителя в случае дорожно-транспортного происшествия; вождение автомобиля лицом- в состоянии опьянения либо под влиянием алкоголя, под воздействием наркотиков или препаратов, имеющих аналогичное действие или неспособного вести машину в результате чрезмерной усталости; и пр.).

Учитывая вышеизложенное, считаем, что учет зарубежного опыта, в том числе криминализация отдельных нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспорта вполне допустим в России.

4. Основным непосредственным объектом преступного нарушения правил дорожного движения является безопасность дорожного движения, отражающая степень защищенности\* его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Защищенность от последствий дорожно-транспортного происшествия подразумевает защищенность, как от их наступления; так и от отягощения уже наступивших в результате дорожно-транспортного происшествия последствий. Указанные общественные отношения определяют специфику дорожно-транспортных преступлений, позволяющую отграничить последние от преступлений иной направленности, внешне похожих на дорожно-транспортные, и даже формально содержащие нарушения правил дорожного движения.

5. Проведенное исследование позволило выявить следующие стадии в механизме дорожно-транспортного происшествия: нормальная ситуация, опасная ситуация, аварийная ситуация и стадия наступления общественно опасных последствий дорожно-транспортного происшествия.

Нормальная ситуация, характеризующаяся (с известной долей условности) как, безопасная для движения обстановка, не требует репрессивных мер1 административно- и; уголовно-правового регулирования1 поведения водителей и в целях предупреждения1 дорожно-транспортного травматизма.

Опасная^ ситуация» характеризуется; осознанным;; небрежным, или невиновным нарушениемшравил безопасности дорожного?движения его участниками или\* участником;, либо возникновением опасности, для; движения, не связанной с поведением водителей, пассажиров или пешеходов, а явившейся следствием воздействия на безопасность дорожного движения третьих сил. В опасной ситуации водитель продолжает сохранять контроль над скоростью, динамикой и направлением движения транспортного средства.

На наш взгляд, регламентацияшеречня действий водителя в опасной ситуации^ части его единственной обязанности «принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства», представляется ограниченной и нуждается в: дополнении. Как; показывает практика, торможение не всегда является самым безопасным маневром, направленным на предотвращение ДТП и доказательством тому являются законы, об ужесточении ответственности за пренебрежение средствами пассивной\* безопасности (непристегивание водителей, и пассажиров транспортного средства ремнями безопасности, неиспользование специального детского сидения при перевозке в автомобиле ребенка и пр.). Дорожно-транспортного происшествия в опасной ситуации можно избежать и другими способами, не связанными с остановкой автомобиля: путем маневрирования, например, или даже путем увеличения скорости (что требует внесения соответствующих изменений в п. 10.1 Правил дорожного движения РФ — см. приложение № 12).

Аварийная ситуация, как и предшествующая ей, опасная- ситуация, также характеризуется; наличием;опасности для. движения (с прежней скоростью и в прежнем направлении). Но в отличие от опасной ситуации, аварийная ситуация характеризуется невозможностью управлять транспортным средством. В этом случае совершение • или несовершение дорожно

179 транспортного происшествия, а также наступление или ненаступление его тяжких последствий, равно как и степень тяжести таких последствий' не подчинено воле субъектов, создавших и (или) оказавшихся в аварийной ситуации. Возможность ДТП, а также наступления его вышеназванных последствий на стадии аварийной ситуации зависит от множества иных факторов и условий — от обстоятельств характеризующих саму аварийную ситуацию, как событие, от технических характеристик транспортных средств, от физических, физиологических и иных личностных характеристик виновников и участников такой аварийной ситуации и даже от профессионализма водителя «Скорой помощи» и врачей, ее оказывающих. Представляется, что такой подход не вполне согласуется с принципом справедливости, а потому в случае нарушения правил дорожного движения, наступление тяжких последствий ДТП, на наш взгляд, не должно быть единственным основанием уголовной ответственности: криминализации должно подлежать само нарушение.

Представляется, что создание аварийной ситуации характеризуется достаточной степенью общественной опасности для криминализации осознанного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Однако предусмотрение в УК РФ исключительного перечня подобного рода грубых нарушений (как, например, в УК ФРГ), приведших к аварийной ситуации, по нашему мнению, создаст ситуацию криминализации именно этих нарушений с фактическим игнорированием иных нарушений правил дорожного движения, также приведших к аварийной ситуации. Кроме того, нельзя забывать и того, что в ряде зарубежных государств отсутствует административное законодательство в нашем понимании, в том числе применительно к данным видам правонарушений. В связи с этим криминализация в этих государствах отдельных нарушений правил дорожного движения является необходимым условием борьбы с подобного рода нарушениями. В России ситуация несколько иная — административное законодательство, регулирующее предпреступное поведение водителей, без сомнения, обладает опре

180 деленным предупредительным потенциалом в этой области, а уголовное законодательство служит одной из составных частей системы борьбы с соответствующими, нарушениями, в настоящее время только повлекшими определенные тяжкие последствия^- дорожно-транспортными преступлениями. В> этом контексте необходимо наличие взаимосвязи уголовного- и административного законодательства и преемственности» борьбы с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатацижтранспортных средств.

Представляется допустимым дифференцировать ответственность за вышеназванные нарушения в зависимости от разницы в объектах уголовно-правовой охраны, которым причиняется вред в результате дорожно-транспортного преступления, т.е. в зависимости от:

- создания аварийной ситуации и, соответственно, реальной угрозы жизни или здоровью других участников движения. Чтобы избежать неоднозначных толкований термина «аварийная ситуация», предлагаем дополнить ст. 264 УК примечанием с определением понятия «аварийная ситуация»;

- реального наступления легкого, средней тяжести или тяжкого вреда здоровью других участников движения. Реальное наступление смерти или тяжкого вреда здоровью пострадавших, являющиеся на сегодня единственными и минимально допустимыми основаниями уголовной ответственности за транспортные правонарушения, представляют собой слишком опасные последствия, для отнесения их к минимально допустимым условиям криминализации правонарушения, ставшего причиной их наступления;

- смерти одного, двух или более пострадавших в ДТП лиц.

6. Причинами исключения из УК РФ ст. 265, с нашей точки зрения, явились недостатки в описании признаков преступного поведения в диспозиции статьи и, связанные с этим проблемы квалификации, заключавшиеся в различном (а порой и диаметрально противоположном) ее толковании субъектами правоприменения. Статья^ 125 УК РФ «Оставление в опасности» не способна в полной мере удовлетворить потребности общества в обеспечении безопасности дорожного движения. Уголовное законодательство в части рег

181 ламентации поставарийных действий участников ДТП нуждается в совершенствовании, а исключенная из УК РФ ст. 265 должна быть вновь включена в Уголовный кодекс, но, безусловно, после устранения имевшихся в ней недостатков. Международное и зарубежное законодательство также предусматривают криминализацию подобного рода действий участников дорожного движения.

Представляется необходимым признать аварийную обстановку и, связанную с невыполнением поставарийных обязанностей участника дорожно-транспортного происшествия, в качестве обязательных признаков предлагаемых нами ранее формализации составов дорожно-транспортных преступлений и дополнения их нормой об ответственности за оставление места ДТП.

Уголовно-правовая обязанность водителя, участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии остаться на месте ДТП, может быть продиктована только интересами спасения жизни или здоровья пострадавших, а также необходимостью выполнения обязанностей по устранению опасности для движения, вызванной самим ДТП, а потому ссылка при описании обстановки преступного оставления места ДТП на последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ, среди которых смерть человека и смерть двух или более лиц, на наш взгляд вела к необоснованно толкованию рассматриваемой нормы.

Вместе с тем, с нашей точки зрения, криминализация самого по себе факта неприсутствия водителя на месте аварии была бы излишней в том случае, если водитель своевременным сообщением в органы власти или иным образом способствовал оказанию помощи пострадавшим, находящимся в опасном для жизни или здоровья состоянии, а также устранению связанной с дорожно-транспортным происшествием опасности для движения других транспортных средств. Такое посткриминальное поведение водителя исключает все негативные последствия оставления места ДТП, которые являются основанием для уголовно-правовой регламентации ответственности за рассматриваемое деяние.

Кроме того, правовая регламентация обязанности оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии должна осуществляться, в отношении любого участника дорожно-транспортного происшествия, независимо ни от его виновности в аварии, ни от роли, в процессе до-' рожного движения-.

Считаем допустимым и необходимым, включить в УК РФ норму об ответственности за невыполнение водителем, обязанностей, связанных с его участием в дорожно-транспортном происшествии, оставив прежними место предлагаемой нами нормы в структуре УК с примечанием о том, что лицо освобождается от уголовной ответственности, если своевременным сообщением в органы власти или иным образом способствовало оказанию помощи пострадавшим, находящимся в опасном для жизни или здоровья состоянии, а также устранению, связанной с дорожно-транспортным происшествием опасности для движения транспортных средств, если в его действиях отсутствует состав иного преступления.

При этом- отдельные положения Правил дорожного движения России, в частности, регламентирующие алгоритм1 поведения водителя в поставарийной ситуации, противоречат Конституции России, что вызывает необходимость. их редактирования. Нами предлагается собственная редакция п. 2.5. Правил дорожного движения РФ (см. приложение № 11).

7. Анализ предмета преступления, предусмотренного в ст. 264 УК, свидетельствует о необоснованном исключении из него ряда транспортных средств, не относящихся к механическим (на основе критерия рабочего объема двигателя и максимальной конструктивной скорости). В то же время, например, водитель мопеда также может при своем правонарушающемповедении создавать аварийную ситуацию, причинять тяжкий и иной вред здоровью человека, не выполнять обязанности, связанные' с его участием в ДТП, и иным образом нарушать правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В связи с этим, а также учетом зарубежного опыта считаем возможным относить к предмету преступления все механические

183 транспортные средства, в том числе мопеды, участвующее в дорожном, движении.

8. Анализ материалов о; наложении административных взысканий за совершение, правонарушений; в области дорожного движения позволяет выявить , водителей; систематически нарушающих ПДД, за что на них накладывается соответствующие взыскания, но после исполнения которых. ситуация повторяется. Особенную, опасность; представляют лица,, лишенные права управления; транспортным средством из-за совершения административного правонарушения;(в том числе за вождение в состоянии опьянения и т.д.). В этом случае их последующее управление транспортным средством — не что иное, как фактическое игнорирование судебного решения.

Фактически речь идет о систематических правонарушениях, снижающих уровень безопасности дорожного движения,. причем наложение административных взысканий не приносит ожидаемого предупреждающего эффекта. Подобные правонарушители фактически становятся «злостными нарушителями», систематически нарушающими правила дорожного; движения (например, три и более нарушений в течение года).

С учетом того; что: данное лицо осознанно нарушает правила дорожного движения, игнорируя; судебное решение, а административно-правовые средства воздействия на него исчерпаны, то обоснованным представляется криминализация подобных действий. В этом случае, лицо, лишенное права управления транспортным средством, должно подлежать уголовной ответственности и наказанию за вождение транспортным средством, не имея на то права.

Несколько иная ситуация складывается, если лицо, ранее не имевшее права управления транспортным средством, за что к нему применялись соответствующие административные меры, продолжает, управлять транспортным средством. В этом случае условием наступления уголовной ответственности является предшествующее наложение административного взыскания за данное нарушение. .

Безусловно, подобная схема может применяться и в отношении водителей, неоднократно управлявших транспортным средством в состоянии опьянения.

9. Современное состояние преступности свидетельствует о том, что совершение уголовно наказуемых деяний подростком» не позволяет подчас в его отношении применять соответствующие уголовно-правовые меры. В УК РФ, например, за совершение угона уголовная ответственность наступает с 14 лет, а за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств - с 16 лет. В результате законодательно создана ситуация, когда подросток, не достигший 16-летнего возраста, может практически безбоязненно с точки зрения уголовной ответственности нарушать правила дорожного движения, управляя механическим транспортным средством.

Представляется необходимым, с учетом зарубежного опыта, снижение возраста лица, привлекаемого к уголовной ответственности, за совершение деяния, предусмотренного в ст. 264 УК и других дорожно-транспортных преступлений. Установление 14-летнего возраста привлечения к уголовной ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений вполне соответствовало бы целям повышения эффективности борьбы с данными преступлениями.

10. При установлении формы вины в отношении создания участниками дорожного движения аварийной обстановки и угрозы наступления или отягощения последствий ДТП могут проявляться обе формы вины, предусмотренные уголовным законодательством. Прямой и косвенный умысел, легкомыслие и небрежность определяют психическое отношение участников дорожного движения к созданию ситуации, когда дальнейшее развитие событий, наступление или ненаступление преступных последствий деяния, выходит из-под контроля нарушителя и управляется иными, не связанными с его волевыми способностями факторами.

Считаем, что квалификация не только неосторожности, но и прямого или косвенного умысла, как реально допустимой формы вины по отношению

185 к созданию аварийной обстановки (несмотря на дискуссионность этого предложения) и совершению дорожно-транспортного происшествия представляется вполне логичным и допустимым шагом. При этом по отношению к материализованным последствиям ДТП мы считаем допустимой\* только неосторожность. Признание возможности установления различных форм и видов вины при квалификации дорожно-транспортных преступлений, безусловно, значительно усложняет работу правоприменителя, но такой подход, на наш взгляд, будет способствовать реализации принципов вины и справедливости, поскольку, отражая реальную сущность происходящих событий, действительно позволит оценить истинные характер и степень опасности совершенного преступления и обстоятельства его совершения.

11. Неэффективность наказания за совершение нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в России обусловлена следующим:

- Из трех основных видов наказаний, которые могут применяться в отношении лица, совершившего преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК (ограничение свободы, арест и лишение свободы на определенный срок), в настоящее время назначаются только два - ограничение свободы и лишение свободы. При этом ограничение свободы как вид уголовного наказания веден в действие лишь в декабре 2009 года, что не позволяет говорить об его полномасштабном применении. В этом случае нарушается принцип дифференциации наказания. Сложности в реализации этого принципа еще больше проявляются в частях 2-6 этой же статьи УК, где вообще не содержится альтернатив лишению свободы как основному виду наказания

- Дополнительное наказание в виде лишения права заниматься определенной деятельностью может назначаться лицу, совершившему рассматриваемое преступление, вне зависимости от состояния виновного лица (например, наличия опьянения) и тяжести наступивших последствий (причинения тяжкого вреда здоровью человека либо смерти двух или более лиц). Представляется, что для реализации принципа дифференциации^ наказания в ст. 264 УК в квалифицирующих.составах следовало бы изменять не только срок лишения \* свободы; как. основного виданаказания, но и лишения права управлять транспортным средствохМ как дополнительного вида наказания. О учетом-положений ч. 2 ст. 47 УК считаем; что^срок лишенияшрава управлять транспортным:; средством может быть, более трех лет, упомянутых в настоящее время в ст. 264 УК, и соответствовать основному наказанию в виде лишения« свободы.,

- При условно-досрочном освобождении' суд вправе полностью или частично освободить осужденного от отбывания дополнительного вида наказания, в том числе лишения права управлять транспортным средством (после которого виновное лицо может снова управлять транспортным средством). Однако критерии применения этого вида освобождения от исполнения дополнительного наказания в УК не предусмотрены, из-за чего многое зависит от субъективного судейского усмотрения.

- Лишение права управлять транспортным средством суд не обязан назначать лицу, совершившему деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК. В этом случае во время отбывания: ограничения свободы либо после освобождения из мест лишения свободы виновное лицо может продолжать управлять транспортным средством. Считаем, что указанное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, имевшим: право на управление, должно обязательно влечь за собой лишение этого права.

- Если лицо совершает рассматриваемое преступление, не имея права на управление соответствующим транспортным средством, то запрет на дальнейшее получение им этого права нормативно не урегулирован (этот запрет может рассматриваться не как наказание, а, например, мера безопасности (что широко применяется во» многих странах)). Представляется, что за совершение уголовно наказуемого нарушения правил дорожного движения: и эксплуатации транспортных средств лицо должно-лишаться права управления транспортным средством, а при отсутствии этого права — запрещаться его получение. В связи с этим считаем необходимым, до возможной разработки системы мер безопасности внести соответствующие изменения в ст. 47 и 264 УК РФ. На практике данный запрет должен будет исполняться ГИБДД (это потребует корректировки уголовно-исполнительного законодательства, и в первую очередь, ст. 35 УИК РФ).

- Злостное уклонение от исполнения дополнительного вида наказания в виде лишения права управления транспортным средством до сих пор не влечет за собой ни уголовную ответственность, ни возможность его замены более строгим видом наказания. В связи с этим указанный дополнительный вид наказания не будет иметь надлежащего профилактического значения, поскольку осужденные могут снова сесть за руль транспортного средства, не опасаясь соответствующей уголовно-правовой реакции со стороны правоохранительных органов. Поэтому требуется внесение соответствующих изменений в ст. 37 УИК РФ, а также дополнение УК РФ статьей 3141 с названием «Уклонение от отбывания наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью».

- Лишение права управлять транспортным средством является в соответствии со ст. 264 УК дополнительным видом наказания, которое применяется к вменяемому лицу. Однако в случае, когда суд, применив ст. ст. 21 или 81 УК, отреагирует на совершенное деяние, предусмотренное в Особенной части УК, путем назначения нарушителю лишь принудительных мер медицинского характера, без лишения его права управлять транспортным средством (как уголовно-правовой меры). Представляется необходимым обязательно применять лишение права управления транспортным средством лица, совершившего уголовно наказуемые деяния, нарушающие правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

- Сравнительный анализ санкций наказания в виде лишения свободы на определенный срок за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств свидетельствует, что в уголовном законодательстве ряда зарубежных государств виды и размер наказания за его совершение более жесткие, чем в России.

- Осужденный к лишению свободы за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации;транспортных средств практически может «не опасаться» предъявленных к нему исковых требований по поводу нанесенного ущерба, и основные сложности осужденного будут заключаться в ряде пра-воограничений, связанных с исполнением самого наказания. Потерпевший-же от дорожно-транспортного происшествия в этом случае может длительное время ожидать исполнения решения суда о выплате по гражданскому иску. Вместе с тем практически единственным наказанием фактически остается лишение свободы (в последний год добавилось еще ограничение свободы). Получается, что применение лишения свободы и ограничения свободы в отношении лица, совершившего нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не всегда оказывает то воздействие, на которое «рассчитывает» потерпевший от совершения преступления при оглашении приговора суда.

12. Круг возможных субъектов предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта может быть достаточно широк и среди их функций возможны более конкретные меры противодействия этому виду преступности. Государственные органы власти, в том числе на уровне субъектов Федерации и местном уровне, не имеющие правоохранительных функций, все же обладают серьезным потенциалом по предупреждению нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

К конкретным мерам, относящимся к компетенции государственных органов власти, в том числе на уровне субъектов Федерации и местном уровне, следует отнести разработку специальных образовательных программ по повышению правовой грамотности и правового сознания учащихся школ и колледжей, а также общее правовое воспитание подрастающего поколения (введение дисциплины по правоведению, где будут изучаться общие вопросы необходимости защиты прав и свобод человека, а также соблюдение определенных правил поведения).

Актуально проведение региональными властями мероприятий по обеспечению занятости молодежи, увлеченной авто- и мототранспортом, организации их досуга. Следует приветствовать создание и способствовать дальнейшему развитию кружков и секций любителей авто- и мототранспорта, в том числе среди действующих, водителей. Если подобные объединения уже созданы — необходимо принимать меры к их легализации.

13. Особое внимание следует уделять так называемым «стрит-рейсерам», «байкерам» и иным подобным лицам. Находясь на нелегальном положении, они организовывают подпольные объединения любителей транспорта, имеющие собственную субкультуру, поощряющую демонстративное несоблюдение правил дорожного движения и нарушение как административного, так и уголовного законодательства.

Подобная организованная группа лиц может действовать как неформально, так и при координирующей или управляющей роли официальных общественных объединений и юридических лиц.

Нередко подобного рода организации осуществляют свою деятельность не по указанию конкретного лица — ее руководителя, а по решению коллегиального органа ее управления. В этом случае по действующему УК РФ к уголовной ответственности будет реально привлечен только водитель, фактически нарушивший правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, приведшие к соответствующим последствиями в то время как юридическое лицо — организация подобного рода «заездов» — с точки зрения уголовного права остается безнаказанной. Ситуацию отсутствия в УК РФ ответственности юридических лиц (понимая ее дискуссионность — И.Б.) за совершение подобных преступлений считаем нелогичной и необоснованной.

Кроме того, говорить с точки зрения уголовного права о «свободе

190 скорости», как об идеологии (концепции) отдельных физических лиц, вообще бессмысленно, поскольку речь должна1 идти о привлечении к уголовной ответственности этих лиц за совершение конкретных преступлений. Ведь опять-таки, по уголовному законодательству России, юридические лица практически не подлежат уголовной ответственности, в отличие; например, от уголовного законодательства ряда зарубежных стран.

В этом случае требуется разграничивать идеологию (концепцию) стрит-рейсеров, байкеров и т.п. экстрим-водителей от конкретных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, преследуемых по УК и КоАП.

14. Существенно влияет на предупреждение нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств отсутствие надлежащей взаимосвязи административного и уголовного законодательства в этой области. Кодексы, устанавливающие соответствующие запреты и меру ответственности за их нарушение, действуют разобщенно. Фактически получается ситуация, когда КоАП, ФЗ «О безопасности дорожного движения» и ПДД, не являющиеся источником уголовного законодательства, представляют собой общую правовую основу для борьбы с нарушениями в области дорожного движения, а УК РФ - обособленно, лишь в случае наступления соответствующих тяжких последствий.

До возможного введения уголовной ответственности юридических лиц за совершение их руководителями уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, следует определить два уровня предупреждения рассматриваемых правонарушений в России: 1) собственно уголовно-правовой; 2) криминологический, включающий административно-правовые, культурно-воспитательные и иные меры предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Эти уровни должны быть взаимосвязаны и создавать целостную систему предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

15. В криминологии устоялось утверждение, что обычно совершению преступлений предшествуют административные проступки и иные правонарушения. Именно поэтому- борьбу с антиобщественными проявлениями следует вести не только тогда, когда совершаются преступления, а, прежде всего, когда обнаруживаются негативные отклонения отдельных лиц от общепринятых норм социального поведения:

В связи с этим нами предлагается не «просто» криминализировать отдельные нарушения ПДД, но и в целом переместить центр тяжести предупреждения уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с преступлений, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человека на нарушения, повлекшие причинение легкой степени и среднего вреда здоровью человека или создание аварийной ситуации.

Установление уголовной ответственности за злостное неисполнение судебного решения о лишении права управления транспортным средством или не реагирование, на иное ранее наложенное административное взыскание также позволит взаимоувязать административные и уголовно-правовые меры воздействия на правонарушителей в-области дорожного движения. Представляется возможным криминализировать следующие нарушения правил дорожного движения: управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортным средством или не имевшим подобного права, ранее подвергнутым за указанное правонарушение административному взысканию; управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному взысканию, за указанное деяние. В этом случае УК и КоАП будут коррелировать друг другу и представлять целостную систему предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

16. В связи с тем, что обычно совершению преступлений предшествуют административные проступки и иные правонарушения, представляется,

192 что возраст привлечения к административной ответственности должен быть не ниже возраста привлечения к уголовной ответственности, и составлять, по меньшей мере; 14 лет (как и по предлагаемому нами снижению возраста привлечения к уголовной ответственности), что потребует внесения соответствующих изменений в ст. 2.3 КоАП РФ.

Как и в случае с уголовным наказанием в виде лишения права заниматься определенной, деятельностью (управлением транспортным- средством), в ст. 3.8 КоАП лишение специального права (управления транспортным средством) применяется только в случае, если правонарушитель уже обладает этим правом. Однако административное правонарушение в области дорожного движения может совершать лицо, не имеющее права управления транспортным средством. В связи с этим считаем необходимым, до разработки комплексной концепции мер безопасности в России, установить в ст. 3.8 и 12.7 КоАП РФ административное взыскание в виде запрета на получение права управления транспортным средством.

17. Судебно-следственная практика свидетельствует, что обычно следователи органов внутренних дел не используют свое право на внесение представлений по поводу устранения причин и условий, способствовавших совершению преступления, что предусмотрено в ст. 158 УПК РФ. Кроме того, по действующему уголовно-процессуальному законодательству, в частности, прокурор, который, является неотъемлемым участником судебного разбирательства, лишен права внесения подобных представлений. Поэтому считаем необходимым внести соответствующие изменения в ст. 158 УПК РФ.

18. Повышению эффективности исполнения судебных решений о взыскании с лица, виновного в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, сумм в пользу потерпевшего способствовало бы более активное привлечение частных детективов для совместного с оперативно-следственными подразделениями органов внутренних дел расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и поиска имущества виновного для обеспечения выплат по

193 иску.

19. Лица, совершившие или имевшие непосредственное отношение к уголовно наказуемым нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в том числе по оперативной информации, должны быть поставлены на соответствующий учет.

Этот учет не должен прерываться после их осуждения. Так, при осуждении к лишению свободы администрации исправительных учреждений, в свою очередь, должны ставить на учет и контролировать поведение таких лиц. О случаях их досрочного освобождения (условно-досрочно или иным образом) администрации исправительных учреждений должны информировать соответствующие подразделения органов внутренних дел. На учет также должны ставиться не только осужденные, но и лица, по тем или иным поводам освобожденные от уголовного наказания (по амнистии, ввиду применения мер воспитательного или медицинского характера и т.п.).

Представляется также необходимой постановка на учет подростков, не достигших возраста привлечения к уголовной ответственности, но совершивших нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, проведение с ними, а также их родителями или лицами, их заменяющими, предупредительных и воспитательных бесед, рассмотрение вопроса о принятии дополнительных мер для пресечения отрицательного влияния на подростка со стороны его социальной микросреды, и т.п.

В итоге, предлагается авторская редакция ряда норм (в том числе новых) законодательства РФ (ст. ст. 20, 47 и 264 УК, ст. ст. 35 и 37 УИК, ст. ст. 2.3 и 3.8 КоАП, п.п. 1.2, 2.5 и 10.1 Правил дорожного движения и другие нормативно-правовые акты, а также добавление новых ст. ст. 265, 2651 и 3141 УК), изложенных в виде 13 приложений к диссертации, а также обосновано внесение ряда изменений в УК, КоАП, ФЗ «О безопасности дорожного движения» и другие нормативно-правовые акты.

## Список литературы диссертационного исследования кандидат юридических наук Божко, Ирина Владимировна, 2011 год

1. Нормативные акты и официальные документы1 .Конституция Российской Федерации // Российская газета. 1993. 25 декабря.

2. Конвенция о дорожном движении // Treaty Series. Volume 1732. New York, 1999. P. 396-587.

3. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (Женева, 1 мая 1971 г.)

4. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 г.) (с поправками от 31 марта 1993 г.)

5. Европейская конвенция о мерах наказаниях за нарушения правил дорожного движения (Страсбург, 30 ноября 1964г.).

6. Европейская конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ets п 88) (Брюссель, 3 июня 1976 года)

7. Конвенция о договоре международной перевозки грузов (Женева, 19 мая 1956 г.)

8. Всеобщая декларация прав человека // Дискриминация вне закона: Сб. док. М., 2003.

9. Заключительный акт Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе // Права и свободы народов в современных источниках международного права (сборник документов). Казань, 1995.

10. Ю.Конвенция о договоре международной перевозки грузов // Международные перевозки грузов. СПб., 1993. С. 21-40.

11. Конвенция ООН по морскому праву .URS: Консультант+

12. Конвенция о временном ввозе . URS: Консультант+

13. Руководство для дискуссии // Десятый конгресс Организации Объединенных Наций по предупреждению преступности и обращению с правонарушителями: Сборник документов / Сост. А.Г. Волеводз. М., 2001.

14. Уголовный кодекс Российской Федерации (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

15. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации (с изм. и доп.) // Российская газета. 2001. 22 декабря.

16. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (с изм. и доп.) // Российская газета. 2001. 31 декабря.

17. Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации (с изм. и доп.) // Российская газета. 1997. 16 января.

18. Трудовой кодекс РФ (с изм. и доп.) // Российская газета. 2001. 31 декабря.

19. Семейный кодекс РФ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. 01.01.1996. N 1. ст. 16.

20. Гражданский кодекс РФ (часть 1) (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. 05.12.1994. N 32. ст. 3301.

21. Гражданский кодекс РФ (часть 2) (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. N 5. ст. 410.

22. ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп.) // Российская газета. 1995. 26 декабря.

23. ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» (с изм. и доп.) // Российская газета. 1995. 18 августа.

24. ФЗ «Об исполнительном производстве» (с изм. и доп.) // Российская газета. 2007. 06 октября.

25. ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп.) // Российская газета. 2002. 7 мая.

26. Закон «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации» (с изм. и доп.) // Российская газета. 1992. 30 апреля.

27. Указ Президента РФ от 22.09.2006 г. № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (с изм. и доп.) // Российская газета. 2006. 26 сентября.

28. Постановление Правительства РФ от 7.05.2003 г. № 263 «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп.) // Российская газета. 2003. 13 мая.

29. Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 года № 647 «Правила учета дорожно-транспортных происшествий» (с изм. и доп.) // Российская газета. 1995. 3 июля.

30. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (с изм. и доп.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. ст. 4531.

31. Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 24 апреля 2008 г. № 194н «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека // Российская газета. № 188. 05.09.2008.

32. Приказ Минобрнауки от 18.06.2010 № 636 «Об утверждении Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. № 39. 27.09.2010.

33. Уголовный кодекс РСФСР // Ведомости ВС РСФСР. 1960. № 40. Ст. 591.

34. УК РСФСР 1922 года // СУ РСФСР. 1922. № 15. Ст. 153.

35. УК РСФСР 1926 года // СУ РСФСР. 1926. № 80. Ст.600.

36. Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 3 июля 1965 г: // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1965. № 27. Ст. 670.

37. Сборник действующих постановлений Пленума Верховного Суда СССР; 1924- 1957.-М., 1958.

38. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. -СПб., 1845.

39. Сборник действующих циркуляров, распоряжений и разъяснений по Управлению внутренними водными путями и шоссейными дорогами по 1 янв. 1915 г. Пг., 1915.2. Судебная практика

40. Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1995. № 6. С. 8.

41. Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1996. № 5. С. 8.

42. Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1997. № 5.

43. Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2000. № 2. С. 2122.

44. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1969. № 12. С. 10.

45. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1977. № 6. С. 6.

46. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1989. № 4. С. 6-7.

47. Обзор судебной практики прекращения военными судами уголовных дел в связи с примирением с потерпевшим и деятельным раскаянием, утв. постановлением Президиума Верховного Суда Российской Федерации от 1 июня 2005 г.

48. Определение Кассационной коллегии Верховного Суда РФ от 26 декабря 2006 г. N КАС06-520.

49. Определение CK Верховного Суда, РФ от 8 января: 1992 г. «Суд обоснованно признал, что совершено покушение на хищение автомобиля;,, а не его угон» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 1993; № 2. С 14.

50. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 20 февраля, 2007 г. № 87-В06-10 // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2008. № 2. С. 17-19.

51. Постановление Конституционного Суда РФ от 26 ноября-2002 г. по делу о проверке конституционности положений ст. 77.1, 77.2, ч. 1, 10 ст. 175 УИК РФ и ст. 363 УПК РФ // URS: Консультант4

52. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.04.1995 г. № 5. «О некоторых вопросах применения судами законодательства об ответственности за преступления против собственности» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1997. № 1.

53. Постановление Президиума Верховного Суда РФ от 23.08.2000т. // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2001. № 1. С. 9.

54. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.04.1995 г. № 5 «О некоторых, вопросах применения судами законодательства об ответственности за преступления против\* собственности» // Бюллетень.Верховного Суда РФ. 1995. №7. С. Т.

55. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970г. № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» (с изм. и доп.) // Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР. 1924-1977. М., 1978. Ч. 2.

56. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 15 января 1986 г. по делу Че Чан Сунна // Бюллетень Верховного Суда СССР. 1986. № 3. С. 35.

57. Постановление Пленума Верховного Суда СССР по делу С.-К. // Вопросы уголовного права и процесса в практике верховных судов СССР и РСФСР. 1938-1978. М., 1980. С. 68.

58. Постановление Президиума Верховного Суда РФ от 25.12.2002 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2003. № 9. С. 9.

59. Постановление Президиума Верховного Суда РФ № 240-П05 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2006. № 3. С. 13.

60. Постановление № 11 Пленума Верховного Суда СССР от 6.10.1970.

61. Постановление Президиума Верховного Суда РФ № 823-П06 по делу Кожина и др. // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2007. № 10. С. 11-12.

62. Сборник действующих постановлений Пленума Верховного Суда СССР; 1924-1957.-М., 1958.

63. Статистические и информационные материалы

64. ГИБДД: в Москве на 15% выросло количество ДТП, произошедших из-за плохого состояния дорог// http://www.rg.ru/2010/08/24/dtp-anons.html

65. Китай: с 1 мая вступят в силу пересмотренные законы, касающиеся вождения автомобиля// http://russian.dbw.cn/system/

66. Преступность и правонарушения (2001-2005): Статистический сборник. М., 2006. С. 150-151.

67. Прокуратура Советского района г. Ростова-на-Дону выявила незаконную выдачу водительских прав лицам, страдающим наркоманией// www.prokuror.rostov.ru

68. Сведения о состоянии преступности и раскрываемости преступлений в Российской Федерации. М., 1997-2006.

69. Состояние преступности в России за январь-ноябрь 2008 года. М., 2009.

70. Состояние преступности в России за январь-март 2007 года. М.,2007.

71. Состояние преступности в Российской Федерации за июль 2010 года // http://www.mvd.ru

72. Состояние преступности в Российской Федерации за июль 2010 года // http://www.mvd.ru

73. Состояние преступности в Российской Федерации за декабрь 2009 года // http://www.mvd.ru

74. Состояние преступности в Российской Федерации за декабрь 2008 года // http://www.mvd.ru

75. Состояние преступности в Российской Федерации за декабрь 2007 года // http://www.mvd.rn

76. Состояние преступности в Российской Федерации за декабрь 2006 года // http://www.mvd.ru

77. Состояние преступности в Российской Федерации за декабрь 2005 года // http://www.mvd.ru

78. Монографии, книги, сборники, учебники, учебные пособия

79. Автотранспортные происшествия и их расследование / Под ред. Н.С. Алексеева и И.Х. Максутова. М., 1962.

80. Актуальные вопросы международного права. М., 1973.

81. Алексеев А.И., Герасимов С.И., Сухарев А.Я. Криминологическая профилактика: теория, опыт, проблемы. М., 2001.

82. Алексеев А.И., Овчинский B.C., Побегайло Э.Ф. Российская уголовная политика: преодоление кризиса. М., 2006.

83. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. — JL, 1957.

84. Антонян Ю.М., Еникеев М.И., Эминов В.Е. Психология преступления и наказания. М., 2000.

85. Антонян Ю.М., Леонова О.В., Шостакович Б.В. Феномен зависимого преступника / Под ред. Ю.М. Антоняна. М., 2007.

86. Ахметшин Х.М., Ахметшин Н.Х., Петухов A.A. Современное уголовное законодательство Китая. М., 2000.

87. Ахметшин Н.Х. История уголовного права КНР. М., 2005.

88. Баранов В.М. Поощрительные нормы советского социалистического права. Саратов, 1978.

89. Безопасность пешеходов в дорожном движении: Обзорная информация. Выпуск 12. М.: НИЦ ГИБДД МВД России, 2000.

90. Волков Н.Т. Новое Уголовное уложение. — М., 1906.

91. Галахова A.B. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений. М., 1990.

92. Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика. М, 2003.

93. Гаухман JI.Д. Правовые основы предупреждения преступлений. М., 1990.

94. Головко Л.В. Альтернативы уголовному преследованию в современном праве. СПб., 2002;

95. Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М., 1977.

96. Дагель П.С. Учение о личности преступника в советском уголовном праве. Владивосток, 1970.

97. Домахин С.А. Ответственность за преступления на автотранспорте. М., 1956.

98. Дриль Д.А. Преступность и преступники. Учение о преступности и мерах борьбы с нею / Сост. и предисл. B.C. Овчинского. М., 2006.

99. Евлоев Н.Д. Уголовно-правовые аспекты ответственности за неосторожность. Монография. Краснодар, 2002г.

100. Жалинский А.Э., Жалинская-Рерихт A.A. Введение в немецкое право. М., 2001.

101. Жалинский А.Э. Современное уголовное право. М., 2004.

102. Жидков Э.В., Южанин В.Е. Частное предупреждение преступлений как цель применения уголовного наказания в виде лишения свободы и средства ее реализации. М.: Юрлитинформ, 2007.

103. Жулев В.И. Водитель и безопасность дорожного движения. М.,1984.

104. Жулев В.И., Гирько С.И. Ответственность участников дорожного движения. М.: Юристъ, 1997.

105. Жулев В.И. Транспортные преступления. М., 2001.

106. Загородников Н.И. Преступления против жизни по советскому уголовному праву. М., 1961. С. 244.

107. Закон об уголовном праве Израиля / Предисл., пер. с иврита: М. Дорфман; науч. ред. канд. юрид. наук Н.И. Манцев. СПб.: Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2005.

108. Замосковцев П.В., Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел. Хабаровск, 1988.

109. Зер X. Восстановительное правосудие: новый взгляд на преступление и наказание: Пер. с англ./ Общ. ред. JI.M. Карнозовой. Коммент. Л:М: Карнозовой и С.А. Пашина. М.: МОО Центр «Судебно-правовая реформа», 2002.

110. Злобин Г.А., Никифоров Б.С. Умысел и его виды. М., 1972.

111. Илларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: Учебние для вузов. — М.: Транспорт, 1989г.-255с.

112. Иншаков С.М. Криминология: Учебник — М.: Юриспруденция,2000.

113. Кадников Н.Г. Квалификация преступлений и вопросы судебного толкования: Теория и практика: Ученое пособие. — М.: Норма, 2003.

114. Карибов С.И. Уголовная ответственность легальных организаций: понятие и содержание. Ростов н/Д, 2005.

115. Кашуба Ю.А., Карибов С.И. Доктринальные основы уголовной ответственности легальных организаций: Монография. Ростов н/Д, 2008.

116. Кашуба Ю.А., Фильченко А.П., Ревякина Л.А. Система индивидуального предупреждения преступного поведения несовершеннолетних в России: Монография. Рязань, 2004.

117. Квашис В.Е., Махмудов Ш.Д. Ответственность за неосторожность. Душанбе, 1975.

118. Квашис В.Е. Ответственность за правонарушения на автотранспорте. М., 1974.

119. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Отв. ред. А.И. Рарог. М., 1998.

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

121. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Особенная часть / Под ред. Ю.И. Скуратова и В.М. Лебедева. М., 1996.

122. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под ред. А.И. Рарога. М., 2004.

123. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации/ Под ред. В.И. Радченко, A.C. Михлина. СПб.: Питер, 2007

124. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Расширенный уголовно-правовой анализ / Под общ. ред. В.В. Мозякова. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2003.

125. Кондратюк JI.B. Антропология преступления (микрокриминология). М., 2001.

126. Коробеев А.И. Российское уголовное право: Курс лекций. Т. 5. Владивосток, 2001.

127. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990.

128. Коробеев А.И. Транспортные преступления. — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003.

129. Криминология: Учебник для вузов / Под общ. ред. проф. А.И. Долговой. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2005.

130. Криминология: Учебник / Под ред. В.Н. Кудрявцева и В.Е. Эми-нова. 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Юристъ, 1999.

131. Криминология: Учебник для юридических вузов / Под общ. ред. проф. А.И. Долговой. М., 1999.

132. Криминология: Учебник / Под ред. В.Н. Кудрявцева и В.Е. Эминова. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2002.

133. Криминология: Учебник / Под ред. проф. Н.Ф. Кузнецовой, проф. В.В. Лунеева. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2004.

134. Кудрявцев В.Н. Комментарий к УК РФ / Под ред. A.B. Наумова. М., 1996.

135. Кудрявцев В.Н., Никитинский В.И. и др. Эффективность правовых норм. М., 1980.

136. Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. М.,

137. Кудрявцев В.Н. Причинность в криминологии. М., 1968.

138. Кудрявцев В.Н. Теоретические основы квалификации преступлений. М., 1963.

139. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления: квалификация и ответственность. М., 1976.

140. Куринов Б.А. Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте. М., 1957.

141. Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1: Учение о преступлении: Учеб. для вузов / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. М.: Издательство ЗЕРЦАЛО, 1999.

142. Лохвицкий А. Курс русского уголовного права. СПб., 1867.

143. Лукашук И.И. Международное право: Учебник. Особенная часть: 2-е издание. М, 2002.

144. Лукашук И.Н., Наумов A.B. Международное уголовное право: Учеб. М.: Спарк, 1999.-287с.

145. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1978.

146. Лукьянов В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения. Учебное пособие. М., 1979.

147. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных происшествий. М., 1979.

148. Лунеев В.В., Миньковский Г.М. Классификация мер профилактики // Криминология: Учебник / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, В.В. Лунеева. М., 2004.

149. Лунеев В.В. Преступное поведение: мотивация, прогнозирование, профилактика М., 1980.

150. Лунеев В.В. Субъективное вменение. М., 2000.

151. Малинин В.Б. Уголовно-исполнительное право: Курс лекций. СПб., 2006.

152. Мелешко Н.П. Профилактика правонарушений несовершеннолетних: Спецкурс. Учебное пособие. Ростов н/Д, 1998.

153. Милюков С.Ф. Российское уголовное законодательство. Опыт критического анализа: Монография. СПб., 2000.

154. Наташев А.Е., Стручков H.A. Основы теории исправительно-трудового права. М., 1967.

155. Наумов A.B. Практика применения Уголовного кодекса Российской Федерации: комментарий судебной практики и доктринальное толкование. М.: «Волтерс Клувер», 2005.

156. Никифоров B.C. Объект преступления по советскому уголовному праву. М., 1960.

157. Никифоров B.C., Решетников Ф.М. Современное американское уголовное право. М., 1990.

158. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений 4-е изд., доп. М., 2003.

159. Пионтковский A.A. Учение о преступлении по советскому уголовному праву. М., 1961.

160. Пионтковский A.A., Меньшагин В.Д. Курс советского уголовного права. Особенная часть. Т. 1. М., 1955. С. 297.

161. Познышев C.B. Криминальная психология: Преступные типы. О психологическом исследовании личности, как субъекта поведения вообще и об изучении личности преступника в частности / Сост. и предисл. B.C. Обнинского, A.B. Федорова. М., 2007.

162. Постатейный комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под редакцией доктора юридических наук, профессора А.И. Чу-чаева. -М.: «Юридическая фирма "КОНТРАКТ"»; "ИНФРА-М", 2009.

163. Постатейный комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под ред. А.И. Чучаева. М., 2004.

164. Прохоров A.C. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Справочно-методическое пособие. Под ред. H.A. Селиванова, А.И. Дворкина, Б.В. Завидова и др. -М. : Лига Разум, 1998.-448с.

165. Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Уголовное право: Учебник. М.,2004.

166. Рарог А.И.Уголовное право России. Части общая и особенная: Учебник. М., 2004.

167. Сизый А.Ф., Синичкин A.A. Оценка степени исправления осужденных к лишению свободы: Монография. Чебоксары: Изд-ль B.C. Шипи-левский, 2005.

168. Ситковская О.Д. Психология уголовной ответственности. М.,1998.

169. Советское уголовное право. Учебник: В 2-х томах. Т.2 / Под ред. Н.И. Загородникова. М., 1979.

170. Советское уголовное право. Часть Особенная. М., 1951.

171. Современное уголовное право. Общая и Особенная части: Учебник / Под ред. проф. A.B. Наумова. М., 2007.

172. Социальные отклонения. Введение в общую теорию. М., 1984.

173. Старков О.В. Криминопенология: Учебное пособие. М., 2004.,

174. Старков О.В., Милюков С.Ф. Наказание: уголовно-правовой и криминопенологический анализ. СПб., 2001.

175. Судебная практика к Уголовному Кодексу Российской Федерации / Под ред. В.М. Лебедева. М., 2005.

176. Судебная практика по уголовным делам / Под ред. В.М. Лебедева. М., 2005.

177. Судебная практика по уголовным делам / Под ред. Е.Г. Александровича. М., 2005.

178. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. М.: Право и закон, 2003.

179. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть Общая: В 2 т. М., 1994. Т. 2.

180. Танага И.В., Трофименко C.B. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Учебное пособие. Краснодар, 2008.

181. Теоретические основы предупреждения преступности. М., 1977.

182. Теория оперативно-розыскной деятельности / Под ред. К.К. Горяи-нова, B.C. Овчинского, Г.К. Синилова. М., 2006.

183. Ткачевский Ю.М. Российское уголовное право. Особенная часть М., 2003.

184. Ткаченко В.И. Ответственность за автотранспортные преступления по уголовному законодательству союзных республик // Советское государство и право. 1963. №6.

185. Толкаченко A.A. Проблемы субъективной стороны преступления. М., 2005.

186. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / Под ред. А.И. Коробеева. М., 1990.

187. Трофименко C.B. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Лекция. Краснодар, Краснодарский университет МВД России, 2006.

188. Трофименко C.B. Транспортные преступления. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2006.

189. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002.

190. Уголовное законодательство зарубежных стран (Англии, США, Франции, Германии, Японии): Сборник законодательных материалов / Под ред. И.Д. Козочкина. М., 1998.

191. Уголовное законодательство Норвегии / Науч. ред. Ю.В. Голик. СПб., 2003.

192. Уголовное право буржуазных стран: Общая часть: Сборник законодательных актов / Под ред. А.Н. Игнатова, И.Д. Козочкина. М., 1990.

193. Уголовное право. Особенная часть: Учебник / Под ред. И.Я. Ко-заченко, З.А. Незнамовой, Г.П. Новоселова. М., 1998.

194. Уголовное право России. Общая и особенная части / Под ред. Н.Г. Кадникова. М., 2006.

195. Уголовное право России. Особенная часть: Учебник / Под ред. А.И. Рарога. М., 1997.

196. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: Учебник / Под ред. JI.B. Иногамовой-Хегай, А.И. Рарога, А.И. Чучаева. М., 2004.

197. Уголовное право США: Сборник нормативных актов / Отв. ред. И.Д. Козочкин. М., 1985.

198. Уголовный закон. Преступление. Уголовная ответственность: Учебное пособие / Отв. ред. И.Я. Козаченко. Екатеринбург, 1991. Т. 1.

199. Уголовный кодекс Австрии / Науч. ред. С.Ф. Милюков. СПб.,2004.

200. Уголовный кодекс Испании / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, Ф.М. Решетникова. М., 1998.

201. Уголовный кодекс Латвийской Республики / Науч. ред. и вступ. статья канд. юрид. наук А.И. Лукашова и канд. юрид. наук Э.А. Саркисовой; Перевод с латышского канд. юрид. наук А.И. Лукашова. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001.

202. Уголовный кодекс Республики Беларусь / Принят Палатой предста212вителей 2 июня 1999 года. Одобрен Советом Республики 24 июня 1999 года / Предисл. проф. Б.В. Волженкина; Обзорная статья A.B. Баркова. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001.

203. Уголовный кодекс Республики Болгария / Науч. ред. А.И. Лука-шов. СПб., 2001.

204. Уголовный кодекс Республики Казахстан: официальный текст. Алматы, 1997.

205. Уголовный кодекс Республики Польша / Науч. ред. доц. А.И. Лука-шов, проф. Н.Ф. Кузнецова; вступ. статья доц. А.И. Лукашова; проф. Э.А. Сарки-совой; перевод с польского Д.А. Барилович. СПб., 2001.

206. Уголовный кодекс Республики Сербия / Научное редактирование и предисловие д-ра юрид. наук, проф. Ю.А. Кашубы; перевод с английского С. Ка-рибова. СПб.: Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2009.

207. Уголовный кодекс Украины (с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 июля 2004 года). Харьков: ООО «Одиссей», 2004.

208. Уголовный кодекс Франции / Науч. ред. Л.В. Головко, Н.Е. Крылова. СПб., 2002.

209. Уголовный кодекс ФРГ / Научн. ред. и вст. статья проф. Д.А. Шестакова. СПб., 2003.

210. Уголовный кодекс ФРГ / Пер. с нем. М.: Издательство «Зерцало»,2000.

211. Уголовный кодекс штата Техас / Научное редактирование и предисловие канд. юрид. наук, проф. И.Д. Козочкина; перевод с английского Д.Г. Осипова, И.Д. Козочкина. СПб.: Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2006.

212. Уголовный кодекс Швейцарии / Научн. ред. A.B. Серебренникова. СПб., 2002.

213. Уголовный кодекс Швейцарии / Пер. с нем. М., 2000.

214. Уголовный кодекс Японии / Науч. ред. А.И. Коробеев. СПб.,2002.

215. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. — СПб., 1845.

216. Учебный комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Отв. ред. А.Э. Жалинский. М., 2005.

217. Филановский И.Г. Социально-психологическое отношение субъекта к преступлению. Ленинград, 1970.

218. Фойницкий И.Я. Учение о наказании в связи с тюрьмоведением. М., 2000.

219. Чистяков A.A. Уголовная ответственность и механизм формирования ее основания: Монография. М.: Закон и право, ЮНИТИ-ДАНА, 2002.

220. Щедрин Н.В. Введение в правовую теорию мер безопасности: Монография. Красноярск, 1999.

221. Щедрин Н.В. Источник повышенной опасности, объект повышенной охраны и меры безопасности: Лекция. Красноярск, 2006.

222. Шаргородский М.Д. Наказание, его цели и эффективность. Л.: ЛГУ, 1973.

223. Шмаров И.В. Исправительно-трудовое право. М., 1966.5. Статьи

224. Анисимов А.Д. Об участии службы участковых инспекторов полиции в обеспечении безопасности дорожного движения// Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. №11.

225. Арзамасцев М.В. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления// Уголовное право. 2010. № 1. С. 4-8.

226. Баршев В. Впервые водитель получил уголовную статью за нарушение правил перевозки пассажиров// Российская газета. 2008. 4 марта.

227. Бажутов С.А. Проблемы правового регулирования медицинского освидетельствования водителей на состояние опьянения // Законность. 2010. № 4. С. 3-6.

228. Бондаренко А., Рузанова Н., Таюрский В., Ширкин Д. Третий день по нулям// Российская газета. 2010. 9 августа.

229. Боровиков В.Б. Вина и уголовная ответственность несовершеннолетних // Российская юстиция. 2006. № 5.

230. Булатов С.Я. Вопросы судебной практики по делам о преступлениях на автотранспорте // Ученые записки юрид. фак-та Казах, ун-та. Вып. IV. Алма-Ата, 1957.

231. Бурлаков В.Н., Гилинский Я.И., Шестаков Д.А. Преподавание криминологии в современных условиях // Вестник СПбГУ. 1996. Сер. 6. Вып. З.С. 122.

232. Владельцев мопедов и скутеров, возможно, обяжут получать права// www.garant.ru/news.

233. Вырастайкин В. Условно-досрочное освобождение // Законность. 2006. №2. С. 31-34.

234. Гилигашвили Р. Новые меры борьбы с автотранспортными преступлениями // Социалистическая законность. 1988. № 3.

235. Головко Л.В. Институт уголовно-правовой медиации и его перспективы в Российской Федерации// Закон. 2009. № 4. С. 127-135.

236. Горшенков Г.Н. Проблема эффективности уголовного законодательства в нереализованных возможностях // Криминология: вчера, сегодня, завтра: Труды Санкт-Петербургского криминологического клуба. 2008. № 1 (14). С. 119-124.

237. Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности России (разработана Минтрансом России) // Транспорт России. 2005. № 34. 22-28 августа.

238. Государственный доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации» // Российская газета. 2003. 11 сентября.

239. Гришко А .Я. Правовое обеспечение реформы исполнения наказаний в виде лишения свободы// Человек: преступление и наказание. 2009. № 3. С. 25-26.

240. Демичева С., Сонина О. Подготовка, порядок рассмотрения и направление в суд материалов об условно-досрочном освобождении осужденных к лишению свободы// Ведомости уголовно-исполнительной системы. 2010. № 1. С. 21-25.

241. Дешевых А. Правила назначения наказания нуждаются в совершенствовании, а не в реформировании// Судья. 2007. № 9.

242. Егоров А. Практика борьбы с преступлениями по службе на железнодорожном транспорте // Социалистическая законность. 1952. № 1. С. 23.

243. Емельянова Е.В. К вопросу о праве государства использовать труд осужденных// Уголовно-исполнительное право. 2009. № 1. С. 6-10.

244. Епифанов О.С. Понятие и некоторые проблемы унификации уголовно-исполнительного законодательства государств — участников СНГ // Уголовно-исполнительное право. 2007. № 2. С. 17-19.

245. Епифанова Е.В. Криминализация и декриминализация деяний // Российская юстиция. 2006. № 5.

246. Заблоцкая А.Г., Смирнов П.Г. Некоторые уголовно-правовые проблемы охраны безопасности дорожного движения // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2010. № 1 (12). С. 53-57.

247. Заблоцкая А.Г., Смирнов П.Г. К вопросу об актуальности оценки общественной опасности дорожно-транспортных происшествий // Современные проблемы права: Сборник научных трудов. Ч. 1. Волгоград: В А МВД России, 2009. С. 204-212.

248. Зиборов Д.В. Роль оперативно-розыскной науки на современном этапе развития уголовно-исполнительной системы России // Уголовно-исполнительная система: право, экономика, управление. 2008. № 4. С. 9-11.

249. Иванцова Н.В., Сосновский А.П. Безопасность движения: уголовно-правовой аспект // Законность. 2009. № 9. С. 46-47.

250. Игнатов А.Н. Уголовный кодекс РФ за 10 лет применения// Российская юстиция. 2006. № 6.

251. Иногамова-Хегай JL, Казарян Э. Основания и предпосылки применения условно-досрочного освобождения // Уголовное право. 2003. № 4. С. 28-29.

252. Калпин А.Г. Договор аренды транспортных средств // Гражданское право. 2006. № 2. С. 46-48.

253. Капелюшник М.С. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью // Российский следователь. 2006. № 12. С. 25-27.

254. Кашуба Ю.А., Скиба А.П. Институт мер безопасности в УК РФ: постановка проблемы // Уголовная политики и уголовное законодательство: проблемы теории и практики 27-28 мая 2008 г.: Сб. материалов конф. СПб., 2008. С. 90-93.

255. Кашуба Ю.А., Скиба А.П. Труд обязанность осужденного к лишению свободы или его конституционное право?// Юрист-Правовед. 2004. № 4(11). С. 80-81.

256. Квашис В.Е. Ответственность за правонарушение на автотранспорте // Знание. Серия «Государство и право». М., 1974.

257. Ковалев Д.С. Криминологическая характеристика мотивов автотранспортных преступлений // Известия вузов. Правоведение. 1974. № 4'.

258. Кузин В.В., Митрошин Д.В., Якимов А.Ю. Право на управление транспортным средством (получение, прекращение и восстановление его действия) // Государство и право. 2007. № 6. С. 38-44.

259. Кузнецов А.П., Изосимов C.B., Маршакова H.H. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе // Транспортное право. 2006. № 1.

260. Кузнецова Н.Ф. Мнение ученых о реформе УК (или QUI PRODEST?) // Уголовное право. 2004. № 1. С. 26-27.

261. Кузнецова Н.Ф., Огурцов H.A. О соотношении международного и внутреннего уголовного права// Законодательство. 2007. № 5. С. 69-77.

262. Кукушкин П., Курченко В. Условно-досрочное освобождение от отбывания наказания // Законность. 2006. № 6. С. 2-4.

263. Куликов В. Приговор по согласию // Российская газета. 2009. 1 сентября.

264. Куликов В. Свободный выход // Российская газета. 2009. 29 апреля.

265. Лугинский Н.Ф. Поражение прав как предупредительная мера // Вестник полиции. 1916. № 2. С. 41.

266. Лукашов А.И. Лишение специального права как вид наказания// Уголовное право. 2009. № 3. С. 31-35.

267. Лукьянов В. Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях // Российская юстиция. 2002. № 12.

268. Лукьянов В., Борисова Н: Угроза причинения вреда как последствие правонарушения // Российская.юстиция. 2002. № 8.

269. Малинин В.Б., Смирнов Л.Б. Возникновение и развитие пеноло-гии, и пенитенциарной науки // Уголовная политика и уголовное законодательство: проблемы, теории и практики. 27-28\* мая 2008 г.: Сб. материалов конф. СПб., 2008. С. 121-1291

270. Малинин В.Б. Экономическая концепция наказаний // Российский криминологический взгляд. 2009. № 1. С. 301-307.

271. Мальцев В.В. Освобождение от наказания в связи с изменением обстановки // Российская юстиция. 2005. №11.

272. Милюков С.Ф., Побегайло Э.Ф. Актуальные проблемы применения оружия сотрудниками правоохранительных органов // Законы России: опыт, анализ, практика. 2006. № 5.

273. Миронов Р.Г. Пути оптимизации взаимодействия ОВД и УИС по обеспечению безопасности и правопорядка // Уголовно-исполнительная система: право, экономика, управление. 2007. № 2. С. 37-40.

274. Михайлов А. Условно-досрочное освобождение // Законность.2005. № 10. С. 28-31.

275. Михайлов К.В. О понятии и правовой природе условного осуждения // Российская юстиция. 2008. № 1. С. 35-37.

276. Москаленко С. Субъект правонарушения по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Законность.2006. № 11. С. 43-45.

277. Наумов А. Уголовная статистика: преступность и ее стабильность//Уголовное право. 2008. № 4. С. 134-138.

278. Орлов В.Н. Предмет криминопенологии // Российский криминологический взгляд. 2006. №3; С^ 95M0R

279. Островский A.JI. Спорные вопросы отмены условного осуждения и продления испытательного срока // Российский.следователь. 2005. № 4. С. 18-21.

280. Остроумов A.C. Система видеоконтроля за. соблюдением правил дорожного движения с передачей информации по радиоканалу // Информационный бюллетень ГУГИБДД МВД РФ 1999 г. - № 8 (апрель-июнь). С. 19.

281. Писарева Е.В. Некоторые проблемы судебной деятельности при решении вопросов об условно-досрочном освобождении осужденных от отбывания наказания // Уголовно-исполнительная система: право, экономика, управление. 2007. № 6. С. 36-37.

282. Побегайло Э.Ф. Кризис современной российской уголовной политики // Криминология: вчера, сегодня, завтра: Труды Санкт-Петербургского криминологического клуба. СПб., 2006; № 2 (11). С. 43.

283. Попов И. Указание в диспозиции уголовно-правовой нормы на форму вины// Уголовное право. 2009; № 6. С. 45-48.

284. Пронников В.В., Нечепурешсо A.A. Содержание условного осуждения и пути оптимизации его назначения // Российская юстиция. 2007. № 7. С. 37— 39.

285. Проценко C.B. Установление форм вины в, процессе квалификации транспортного преступления// Уголовное право. 2009. № 2. С. 59-63.

286. Проценко C.B. О транспортном средстве как источнике повышенной опасности в российском уголовном законодательстве// российский следователь. 2009. № 23. С. 16-19.

287. Разумов С.А., Толкаченко A.A. О применении наказания в виде лишения права управления транспортным средством по делам о транспортных преступлениях // Российская юстиция. 2006. № 9. С. 35-38.

288. Россинский Б.В., Кузякин Ю.П. Судебные экспертизы по делам, связанным с дорожно-транспортными происшествиями// Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. №11.

289. Селиверстов В.И. Некоторые проблемы возмещения вреда жертвам преступлений // Российский следователь. 2007. № 21. С. 2-5.

290. Селиверстов В.И. Некоторые вопросы восстановления прав жертв преступлений // Защита прав жертв террористических актов и иных преступлений. Международная научно-практическая конференция, Москва 19 февраля 2003 года. М., 2003. С. 67-70.

291. Сизый А.Ф. Институт установления степеней исправления осужденных как эффективный способ достижения целей уголовного наказания// Закон и право. 2005. № 5. С. 74-77.

292. Скобелин С. Самостоятельность исполнения приговоров при условном осуждении // Уголовное право. 2007. № 3. С. 129-131.

293. Солдатов А.Н. Обеспечение правопорядка и общественной безопасности в соответствии с положениями Наставления по работе ДПС // Информационный бюллетень ГУГИБДД МВД РФ 1999 г. - № 8 (апрель-июнь).221-С. 17.

294. Спицын В. Условно-досрочное освобождение в учреждениях УИС // Преступление и наказание. 2003. № 5. С. 18.

295. Субанова Н. Административно-правовая статистика// Уголовное право. 2009. № 6. С. 122-126.

296. Сыч К.А. Некоторые особенности криминологического аспекта уголовного наказания // Российский криминологический взгляд. 2006. № 3. С. 102-103.

297. Тирский В.В. К понятию эффективности правовых норм (о смысловом содержании понятия «эффективность»)// Актуальные вопросы борьбы с преступностью/ Под ред. В.Д. Филимонова, М.К. Свиридова. Томск, 1984. С. 19-20.

298. Ткачевский Ю.М. Исполнение условного осуждения // Вестник Московского университета. Сер. 11. Право. 2005. № 4. С. 3-18.

299. Ткаченко В.И. Субъективная сторона преступлений на автомото-транспорте//Правоведение. 1968. № 6.

300. Толкаченко A.A., Мацкевич И.М. Преступления против военной службы (уголовно-правовой и криминологический анализ раздела XI нового Уголовного кодекса Российской Федерации)// Прокурорская и следственная практика. 1998. № 1. С. 149-158.

301. Улетова Г.Д. Проблемы исполнения судебных актов и перспективы института частных судебных приставов-исполнителей в России // Законодательство. 2006. № 12. С. 60-61.

302. Улицкий С. Лишение условно осужденного права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью // Законность. 2006. № 5. С. 9-12.

303. Фалалеев М. Трезвый поневоле// Российская газета. 2008. 23 сентября.

304. Федоров A.B. К вопросу о разработке научных основ национальной оперативно-розыскной политики // Оперативник (сыщик). 2005. № 4 (5).222

305. Филимонов В.Д. Уголовно-правовое значение последствий общественно опасного деяния// Уголовное право. 2009. № 2. С. 70-75.

306. Чистяков A.A. Содержательная сторона уголовной ответственности // Закон и право. 2003. № 12. С. 41 45.

307. Шамсунов С.Х. Современные проблемы организации труда и социальной реабилитации осужденных с учетом требований международных стандартов// Уголовно-исполнительная система: право, экономика, управление. 2006. № 5. С. 2-7.

308. Шамсунов С.Х. Теоретико-методологические основы организации труда и социализации личности осужденных к лишению свободы// Человек: преступление и наказание. 2005. № 3. С. 8-12.

309. Шишков С. Правомерен ли вопрос экспертам о соответствии несовершеннолетнего обвиняемого своему календарному возрасту? // Законность. 1999. №9. С. 27.

310. Щедрин Н.В., Востоков A.A. Уголовные санкции безопасности в отношении организаций\*// Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: Материалы 4-й Междунар. научно-практ. конф. М., 2007. С. 156-159:

311. Щедрин Н.В., Востоков A.A. Уголовная ответственность юридических лиц или иные меры уголовно-правового характера в отношении организаций// Уголовное право. 2009. № 1. С. 58-61.

312. Щедрин Н.В. Уголовно-правовые санкции безопасности// Уголовное законодательство: состояние и перспективы развития: Материалы конференции. Красноярск, 2002. С. 9-21.

313. Яковлев A.M. Об эффективности исполнения1 наказания// Социалистическое государство и право. 1964. № 1. С. 101.

314. Ямшанов Б. Кодекс раскроили в лоскуты// РГ (Неделя). 2010. 16 сентября.

315. Ямшанов Б. Преступник заплатит дважды // Российская газета. 26 августа. 2010.

316. Ярков В.В. Будущее системы гражданской юрисдикции: попытка прогноза // Система гражданской юрисдикции в канун XXI века: современное состояние и перспективы развития: Межвузовский сборник научных трудов /224

317. Под ред. B.B. Яркова (отв. ред.), М.А. Викут, Г.А. Жилина и др. Екатеринбург, 2000. С. 50-51.

318. Ярков В.В., Устьянцев С.Е. Концепция развития системы исполнительного законодательства и службы судебных приставов Российской Федерации (краткие тезисы) // Арбитражный и гражданский процесс. 2001. № 8. С. 29-40.

319. Диссертации и авторефераты

320. Аржаная К.В. Криминологическая характеристика современной рецидивной преступности и ее предупреждение: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2008.

321. Аруев К.Б. Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления, и вопросы профилактики данного вида преступлений: Дис. . канд. юрид. наук. СПб. (С.-Петербургский ун-т МВД РФ), 2007.

322. Бибиков A.A. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2005.

323. Бондарчик О.Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: криминологический и уголовно-правовой аспекты: Дис. . канд. юрид. наук. СПб., 2005.

324. Боровых JI.B. Проблема возраста в механизме уголовно-правового регулирования: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Екатеринбург, 1993.

325. Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: Дис. . канд. юрид. наук. Казань, 2007.

326. Гвоздева Е.В. Предупреждение уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: по материалам Приволжского федерального округа: Дис. . канд. юрид. наук. М., 2007.

327. Грибков A.B. Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений в условиях провоцирующих ситуаций: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. М., 1998.

328. Гридасова JI.B. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения: Дис. . канд. юрид. наук. Барнаул, 2005.

329. Жулев В.И. Криминологические проблемы дорожно-транспортных происшествий: Дис. . д-ра юрид. наук. М., 1982.

330. Заблоцкая А.Г. Криминологический анализ и предупреждение разбойных нападений на водителей автотранспорта. Дис. . канд. юрид. наук. Волгоград, 1994.

331. Иванова В.В. Предупреждение уголовно наказуемых нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовой и криминологические аспекты): Дис. . канд. юрид. наук. М., 1995.

332. Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. М., 2009.

333. Кадников Н.Г. Классификация преступлений по уголовному праву России: Дис. . д-ра юрид. наук. М., 2000.

334. Ковалев Д.С. Причины и условия автотранспортных преступлений и вопросы профилактики: Дис. .канд. юрид. наук. Л., 1975.

335. Лукьянов В.В. Правовые и организационные проблемы совершенствования общегосударственной системы обеспечения безопасности дорожного движения: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1973.

336. Любимов Л.В1. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: Дис. . канд. юрид. наук. Волгоград, 2005.

337. Маландин И.Г. Борьба с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автотранспорте в СССР: Дис. . д-ра юрид. наук. М., 1965.

338. Манукян М.А. Профилактика правонарушающего поведения несовершеннолетних, находящихся в условиях временной изоляции: Дис. . канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2007.

339. Мацоян Р.Г. Уголовно-правовая борьба с преступными, нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта или городского электротранспорта: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1977.

340. Мельникова Ф.Б. Уголовно-правовая охрана безопасности движения на улицах и дорогах: Дис. канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 1964.

341. Митин В.П. Административная ответственность водителей за нарушение правил дорожного движения в СССР: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1977.

342. Мысливный В.А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Киев, 1987.

343. Неверов В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое и криминологическое ис227следование: Дис. . канд. юрид. наук. Саратов, 2007.

344. Николаев A.M. Криминализация общественно опасных деяний, граничащих со сферой административных правонарушений (основания и направления совершенствования): Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 2004.

345. Панченко C.JI. Неформальные отношения в армейской среде как фактор преступности военнослужащих: Дис. . канд. юрид. наук. — Ростов-на-Дону, 2007.

346. Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Дис. . канд. юрид. наук. М., 2008.

347. Россинский Б.В. Государственная система обеспечения дорожного движения (тенденции, проблемы и перспективы развития): Дис. . д-ра юрид. наук. М., 1993.

348. Сараев Н.В. Общественно опасные деяния лиц, не достигших возраста уголовной ответственности, как криминологическая категория: Дис. . канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2007.

349. Сизый А.Ф. Поощрительные нормы уголовно-исполнительного права как средства формирования правомерного поведения осужденных (проблемы теории и практики): Дис. . д-ра юрид. наук. Рязань, 1995.

350. Скирский И.В. Уголовная ответственность за нарушение действующих на транспорте правил: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1985.

351. Сорокун Н.С. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством: криминологические аспекты противодействия: Дис. . канд. юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2009.

352. Суворов Д.В. Теоретические и методические проблемы комплексного исследования системы «водитель — автомобиль — дорога» при расследовании ДТП: Дис. . д-ра юрид. наук. М., 1993.

353. Трофименко C.B. Уголовно-правовая характеристика преступного оставления места дорожно-транспортного происшествия как преступления228против безопасности дорожного движения: Дис. . канд. юрид. наук. Краснодар, 2001.

354. Трошкин A.A. Криминалистическое прогнозирование дорожно-транспортных преступлений: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. М., 1994.

355. Царакова А.П. Виктимологические аспекты предупреждения до-рожно-транспортньих преступлений: Дис. . канд. юрид. наук. М. (Моск. унив-т МВД РФ), 2009.

356. Цуцкиридзе Г.В. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Тбилиси, 1973.

357. Федорченко М.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты: Дис. . канд. юрид. наук. Н. Новгород, 2004.

358. Чистяков A.A. Теоретические и методологические проблемы учения об уголовной ответственности и механизме, формирующем ее основание: Автореф. дис. . д-ра юрид. наук. Рязань, 2003.

359. Чих Н.В. Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии: Дис. . канд. юрид. наук. Н. Новгород, 1999.

360. Чичерина М.П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершенных водителями частных легковых автомобилей: Дис. канд. юрид. наук. М., 2000.

361. Чучаев А.И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: Дис. . д-ра юрид. наук. М., 1990.

362. Щедрин Н.В. Меры безопасности как средство предупреждения преступности: Дис. . д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 2001.S

Для заказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>