

**Цораев Олег Агубечирович**

Магистрант НАЧОУ ВПО СГА

**Направление:** Юриспруденция

**Магистерская программа:** Уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза, теория оперативно-розыскной деятельности

### **Проблема автотранспортной преступности в России и борьба с ней**

**Аннотация.** В статье дается анализ автотранспортной преступности в России. При этом отмечается, что в России проблема безопасности дорожного движения также превратилась в проблему первостепенной важности.

**Ключевые слова:** криминологическая характеристика, дорожно-транспортные преступления, нарушение правил дорожного движения, транспортное средство.

Борьба с автотранспортными преступлениями во всех странах мира уже давно рассматривается как национальная проблема, требующая к себе постоянного внимания и принятия мер к уменьшению ущерба, причиненного при их совершении. Данные преступления создают реальную угрозу жизни людей, экономике государств, экологической безопасности. В России проблема безопасности дорожного движения также превратилась в проблему первостепенной важности. В Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» отмечается, что ежегодно в Российской Федерации в результате автотранспортных происшествий погибают и получают ранения свыше 270 тыс. человек [1].

С каждым годом количество автомобилей на дорогах России увеличивается. Только за период 1995–2014 гг. уровень автомобилизации в России вырос более чем в 3 раза. Причина этому – растущие продажи новых

иностранных автомобилей, доступность кредитов и повышающиеся доходы россиян.

Начиная с 1995 г., уровень автомобилизации России постоянно рос, но его динамика была нестабильна: до 1998 г. темпы роста составляли 7-9%, после дефолта в 1999–2001 гг. темпы роста упали до 3,8–4,2%. В 2002 г. произошел качественный скачок, связанный с увеличением импорта поддержанных автомобилей и ростом внутреннего производства. С этого момента началось бурное развитие российского рынка легковых автомобилей, который ежегодно прирастает на 25–30% в натуральном выражении.

На 1 января 2010 года парк легковых автомобилей в России составил 33 083 603 единицы, что на 3,3% больше, чем годом ранее (32 020 998 машин). Парк грузовиков за прошлый год сократился на 26 150 машин (или 0,5%) – до 5 322 562 единиц (против 5 348 712 грузовых автомобилей годом ранее). При этом парк грузовой спецтехники увеличился до 502 312 машин (на 3,2%). Автобусный парк по итогам 2009 года вырос на 0,2% и насчитывает 896 061 единицу, из них 21 825 машин приходится на спецтехнику (+7,5%)

По данным исследования РБК «Рынок легковых автомобилей России и мира: конвергенция пространства», к 2015 г. уровень обеспеченности россиян автомобилями вырос на 40% [2].

Криминологический анализ свидетельствует, что автомобилизация, наряду с положительным влиянием на экономику и социальное развитие государства, безусловно, влечет и отрицательные последствия в виде автотранспортных происшествий, это – большое число автотранспортных преступлений, погибших и раненых, огромный материальный ущерб, негативное влияние на экологию. Безопасность дорожного движения и причины возникновения автотранспортных происшествий – сложные социально-экономические проблемы. В мире от автотранспортных происшествий ежегодно гибнет 1,2 млн. человек и более 15 млн. получают ранения [3].

Н.Ф. Кузнецова справедливо подчеркивает, что, определяя уровень автотранспортных преступлений, необходимо учитывать два обстоятельства: неполную регистрацию уголовной статистикой органов МВД, Прокуратуры данных преступлений (учитываются деяния со смертельным исходом и без такового и сопряженные с управлением автотранспортом в нетрезвом состоянии) и недостаточным разграничением автотранспортных преступлений и дорожно-транспортных происшествий (последние лишь в 30% случаев оказываются криминальными) [4, с. 92].

В структуре автотранспортной преступности существенную роль играют такие показатели как: 1) соотношение тяжких (со смертельным исходом) и менее тяжких преступлений (с причинением телесных повреждений и крупным материальным ущербом); 2) управление автотранспортными средствами в нетрезвом и трезвом состоянии; 3) место совершения преступления на дорогах федерального, республиканского, краевого (областного), районного значения; 4) орудие преступления: был ли автотранспорт личным либо неличным, грузовым либо легковым, общественного пользования либо частного; 5) виды дорожного нарушения: превышение скорости, неправильный обгон, наезды и прочее; 6) хронология, т.е. уровень и динамика автотранспортных преступлений по кварталам, месяцам, временам года; в течение суток (этот показатель весьма важен для организации профилактической службы ГИБДД) [5, с. 470].

В подавляющем большинстве случаев автотранспортные преступления совершаются в результате нарушения правил дорожного движения водителями, пешеходами, пассажирами, велосипедистами, а также вследствие грубых нарушений работниками транспортных хозяйств правил технической эксплуатации и плохого контроля за состоянием дорог и организации регулирования уличного движения.

Нарушение правил дорожного движения со стороны водителей чаще всего заключаются в: превышении безопасной скорости при маневрах (повороте, обгоне, необходимости уклониться от столкновения или наезда,

объехать препятствие или неровность дороги), попадании на участок дороги с худшими характеристиками; обострении дорожной обстановки; несоблюдении очередности проезда перекрестков; неподачи или неправильной подачи предупредительного сигнала; неправильном расчете минимального остановочного пути при различных скоростях движения и состоянии дорожного покрытия; нарушении требований сигналов светофора, дорожных знаков и указателей, требований дорожной разметки; не соблюдении безопасной дистанции; неожиданном выезде из своего ряда движения и ослеплении светом фар; стоянке на проезжей части без освещения; нарушении правил перевозки пассажиров; нетрезвом состоянии водителя, его работе по времени, превышающем допустимые пределы, после которых наступает утомляемость и другие.

Нарушение правил дорожного движения со стороны пешеходов обычно состоят в: неожиданном появлении пешехода из-за препятствия (например, из-за стоящего на остановке автобуса, автомобиля у тротуара или обочины); внезапном выходе из-за транспортного средства, движущегося в попутном или встречном направлении; непредсказуемом поведении пешехода, при котором водитель ошибочно уверен во взаимном контакте с пешеходом (например, пешеход, явно пережидаящий проезд автомашины, вдруг перебегает наперерез); выходе на проезжую часть в месте, где это запрещено; внезапном выходе из неосвещенной зоны дороги и другие.

Большую опасность представляет управление механическими транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения. Специальные медико-психологические и психофизиологические исследования неопровержимо подтверждают, что даже незначительное количество алкоголя в организме человека существенно снижает его способность к управлению автомобилем, мотоциклом, трактором и другим механическим транспортным средством. Важное место занимает вопрос, какое воздействие могут оказать те или иные концентрации алкоголя в крови на безопасность дорожного движения. Степень изменения функций водителя находится в предметной

зависимости от концентрации алкоголя в крови. По мере увеличения дозы алкоголя отклонения от нормального поведения возрастают, что проявляется в расстройстве координации движения, снижении внимания и чувства самоконтроля, уменьшении собранности, рассудительности действий, понижении способности правильно ориентироваться в окружающей дорожной обстановке, нарушении способности правильно воспринимать звуковые и световые сигналы и адекватно реагировать на них и т. п. Исследования, проведенные в различных странах, свидетельствуют о том, что при содержании в крови водителя алкоголя на уровне 0,3–0,9 промилле вероятность ДТП увеличивается в 7 раз, при 1,0–1,4 промилле – в 31 раз, при более чем 1,5 промилле – в 128 раз [7, с. 40].

Представляется необходимым проанализировать динамику зарегистрированных преступлений автотранспортных преступлений, за последние годы. Изменение аварийности в период с 1993 по 2013 гг. можно разделить на четыре этапа. На первом (1993–1997 гг.) происходило последовательное снижение всех основных показателей аварийности. В среднем количество автотранспортных происшествий ежегодно снижалось на 3,5% и в целом сократилось на 13,2%. На втором этапе, начиная с 1998 г., почти ежегодно регистрировалось их увеличение. Третий этап, с 2008 г. опять отмечается снижение всех показателей аварийности. И, наконец, четвертый этап с 2011 года – отмечается увеличение автотранспортных преступлений [6].

Ежегодно в ДТП погибает больше граждан, чем в результате умышленных преступлений против жизни и здоровья. Статистические сведения о распространенности автотранспортных преступлений далеки от реальности, так как данный вид преступлений обладает высокой латентностью. Значительная часть автотранспортных преступлений причиняет непоправимый вред жизни, здоровью граждан, наносит ущерб их имуществу. Огромные материальные потери несет государство.

Таким образом, в настоящее время необходимо повышение внимания к правовым аспектам безопасности дорожного движения, расширение и усиление

роли правовых норм, ведущей социальной функцией которых служит обеспечение организованности, урегулированности и порядка. Вопросы обеспечения безопасности движения автомобильного транспорта постоянно находятся в поле зрения не только отдельных ведомств и организаций, но и всей общественности нашей страны. С непрерывным нарастанием темпов развития автомобильного транспорта в России растет и интенсивность движения, усложняется обеспечение порядка и безопасности движения на автомобильных дорогах. Внимание, уделяемое проблемам дорожной безопасности, не случайно. Дело в том, что механический транспорт, в том числе и автомобильный, – величайшее благо для человечества, но при неправильном использовании он нередко бывает источником тяжелых, а подчас и трагических последствий.

#### Литература

1. Об утверждении концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 № 1995р // СЗ РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.
2. Данные аналитического агентства «Автостат» со ссылкой на подсчеты «АСМ-Холдинга» [Электронный ресурс] // Режим доступа: [www.autostat.ru](http://www.autostat.ru) (дата обращения 20.06.2014).
3. Данные World Health Organization [Электронный ресурс] // Режим доступа: [news.rambler.ru](http://news.rambler.ru) (дата обращения 21.11.2014)
4. Криминология: Учебник / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и Г.М. Миньковского. М.: Изд-во МГУ, 1998.
5. Криминология: Учебник / Под ред. В.Н. Кудрявцева и В.Е. Эминова. М: Юрист, 2006.
6. Статистика аварийности [Электронный ресурс] // Режим доступа: [http://www.gibdd.ru/news/main/?20080117\\_report](http://www.gibdd.ru/news/main/?20080117_report) (дата обращения: 20.12.2014).
7. Ястребов А.В. Алкоголь и правонарушения. М.: Статут, 2007.