

Галкин Алексей Николаевич

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Уголовное право, криминология, уголовно-исполнительное право

Проблемы предупреждения преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы в сфере дорожно-транспортных происшествий. Влияние норм уголовного права на исполнительскую дисциплину участников дорожного движения.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, правила дорожного движения, безопасность дорожного движения.

Актуальность проблемы повышения эффективности борьбы с преступными нарушениями правил дорожного движения (статья 264 Уголовного кодекса Российской Федерации) подтверждается ежедневной информацией на экранах телевизоров, на страницах журналов прессы о людях, погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Эта информация, по мнению фронтов, служит основанием для переносного вывода о том, что Россию убивают на дороге [1].

Почему ситуация в стране настолько трагична? Криминологи продемонстрировали, что преступность имеет порог количественного и качественного насыщения, что может превратить его из проблемы уголовного правоприменения в политическую проблему. В новых социально-экономических условиях общество должно быть готово профессионально бороться с растущей преступностью, систематически разрабатывать и реализовывать реалистичные программы контроля, в том числе «дорожную преступность», в рамках строгого уголовного законодательства.

На момент принятия Уголовного кодекса Российской Федерации в 1996 году в стране наблюдался транспортный бум, и количество транспортных средств на 100 000 человек резко возросло. Криминальная ситуация также была сложной, статистические показатели показали увеличение количества преступлений анализируемого типа и, соответственно, уровня этой структурной части преступления [2].

Тем не менее, законодатель в новом Уголовном кодексе РФ решает о значительном снижении ответственности за нарушение правил дорожного движения и обращения транспортных средств. Во-первых, преступления, указанные в ст. 264 Уголовного кодекса, были классифицированы как безрассудные.

Такой подход законодателя, очевидно, повлек за собой ряд уступок для виновных сторон с точки зрения регулирования процедуры осуждения его и типа исправительного учреждения, режима отбывания наказания и освобождения от наказания и т. д. Во-вторых, был значительно уменьшен предел максимального штрафа за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которые повлекли смерть двух или более человек по неосторожности. Санкция ч. 3 Статья 264 УК РФ предусматривает лишение свободы на срок от четырех до десяти лет.

Количество зарегистрированных нарушений правил дорожного движения постоянно увеличивается. В 2018 году дорожной полицией выявлено 131 млн. нарушений правил дорожного движения, что на 17% больше, чем в 2017 году (об этом сообщает «Коммерсантъ»).

Еще одной устойчивой тенденцией является увеличение доли штрафов, регистрируемых камерами дорожного движения. Они уже составляют 82,7% от всех принятых решений (в 2017 году – 76,5%). И это неудивительно, ведь количество камер в России достигло почти 15000, а количество инспекторов стало сокращаться.

Министерство внутренних дел пока не предоставило данных о сумме всех штрафов, наложенных в денежном выражении, но они заявили, что водители заплатили 80% из них, что на 2% больше, чем годом ранее.

Три наиболее распространенных нарушения не изменились. Водители обычно превышают скорость, не отвечают требованиям знаков или разметки, а также проходят запрет на движение. Увеличение количества штрафов за эти правонарушения обеспечило общий рост.

В то же время, по некоторым другим нарушениям наблюдается заметное снижение. В России штрафы были реже оштрафованы за то, что они не дали преимущества пешеходам, за управление автомобилем неправильного цвета и нарушение правил перевозки детей. Но это ни в коем случае не означает, что водители стали более дисциплинированными: даже в этом случае сказывается сокращение государственного транспортного контроля. В 2018 году 5000 сотрудников были уволены, а 5000 вакансий были закрыты. По той же причине количество штрафов для пешеходов уменьшилось на 20%.

В ближайшее время автоматические камеры смогут охватить более широкий спектр нарушений. В частности, они будут контролировать прохождение автомобилей на «зебре»: пока многие из этих комплексов работают в пилотном режиме в Москве, но в этом году они планируют установить 200 таких систем в столице.

Показательно, что общеизвестные решения по регулированию ответственности были приняты в контексте усложнения криминальной ситуации. На наш взгляд, объективно они не могли повлиять на его стабилизацию, сокращение количества аварий. В этом случае решающую роль сыграла позиция законодателя, который дифференцирует уголовную ответственность за нарушение Правил дорожного движения. Нет сомнений в том, что именно позиция законодательного органа определяет деятельность судебных органов [4]. Однако, как мы видим, он не претерпел существенных изменений и судебная практика не изменилась. Чтобы подтвердить этот тезис, мы интегрируем анализ законодательного процесса установления уголовной

ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в российском уголовном законодательстве и дифференциации уголовной ответственности за их совершение в течение рассматриваемого периода путем анализа подходов судов к осуждению. для несчастных случаев со смертельным исходом.

Нами выборочно изучены уголовные дела, рассмотренные судами, на соответствующих этапах организации противодействия названным преступлениям, прежде всего правотворческого и правоприменительного характера. В первую очередь мы проанализировали 35 уголовных дел о нарушениях Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших смерть потерпевших, рассмотренных судами в 2009 г. после двухлетнего действия Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах». В результате этих преступлений погибли 65 человек, 20 потерпевшим причинен тяжкий вред здоровью. Виновным было назначено 107,5 лет лишения свободы, из них 15 лет – условно. За лишение жизни одного человека в среднем назначен 1 год и 7 месяцев. Суды назначали наказание, как правило, ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ. Например, С. управляла автомобилем, не имея водительского удостоверения, нарушила Правила дорожного движения и на большой скорости допустила наезд на дерево. В результате ДТП пассажиры Г., Б. и А. погибли. Выселковский районный суд Краснодарского края за совершение преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК (в прежней редакции), назначил С. четыре года лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении [5].

Следующую выборку составили 35 уголовных дел, рассмотренных судами в 2012 г. после усиления ответственности за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения. В результате этих преступлений погибли 55 человек, 10 причинен тяжкий вред здоровью. Виновным назначено 97,5 лет лишения свободы, из них 7,5 – условно. За

лишение жизни одного человека в среднем назначен 1 год и 9 месяцев лишения свободы. Суды, как и прежде, назначали наказание, как правило, также ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ. Так, Приморский районный суд Краснодарского края признал В. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ. Виновный нарушил Правила дорожного движения, в результате пассажиры автомобиля Ж., Т., С., М. погибли, а Р. причинен тяжкий вред здоровью. Суд назначил В. пять лет и шесть месяцев лишения свободы [4].

Третий образец включал 35 уголовных дел о нарушении правил дорожного движения и вожении транспортных средств, повлекших смерть жертв, которые были рассмотрены судами в 2014 – 2016 годах. В результате этих преступлений погибло 65 человек и 20 раненых серьезно пострадали здоровье. Авторы были приговорены к 107 годам и половине тюрьмы, 15 из которых были отстранены от работы. На лишение жизни человека отводится в среднем 1 год и 7 месяцев. тюремное заключение [2]. Суды снова осудили ближе к минимальному предложению соответствующей части с. 264 Уголовного кодекса.

Таким образом, наблюдаемые тенденции в юридической практике при оценке нарушений правил дорожного движения, приводящих к гибели людей, также свидетельствуют о недостаточной привязанности к сложившимся реалиям. Совет безопасности Российской Федерации, который оценивает криминальную ситуацию в России, определил в качестве одной из самых опасных угроз для страны обострение проблем в области нарушения правил дорожного движения. Для эффективного решения этих социально вредных уголовных задач требуются правовые меры, в том числе уголовное право, в дополнение к политическим решениям [3].

Повторяя этот вывод для рассматриваемой группы преступлений, мы полагаем, что подход законодательного органа к дифференциации уголовной ответственности за этот вид преступлений не является полностью оправданным. Такие низкие пределы соответствующих санкций, как в ст. 264

Уголовного кодекса, не в уголовных кодексах зарубежных стран. Значительное ослабление санкций за совершение данного вида преступлений способствовало появлению крайне негативных последствий. Есть основания полагать, что нынешняя ситуация с безопасностью, защитой жизни и здоровьем граждан на дорогах требует изменений в подходах, которые позволяют проводить различие между преступными и дорожно-транспортными правонарушениями.

Литература

1. Расследование дорожно-транспортных происшествий, некоторые особенности проведения допросов, экспертиз при расследовании ДТП // Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД РФ. 2011. № 1 (123).
2. Дворкин А.И. и др. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М., 2008.
3. Савцов В.В. Преступления, связанные с ДТП, как объект уголовного права и криминалистики: Сборник статей межд. науч.-практич. конф. «Актуальные проблемы права, экономики и управления». Вып. VI. Т. 2. Иркутск: РИО САПЭУ, 2010.
4. Селиванов Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий: Справочно-методическое пособие / Под ред. А.И. Дворкина, Б.Д. Завидова и др. М., 2011.
5. Танасевич В.Г. Проблемы борьбы с хищениями государственного и общественного имущества: Дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1967.