

**Абаев Ибрагим Заурбекович**

Магистрант НАЧОУ ВПО СГА

**Направление:** Юриспруденция

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

### **Системы мер профилактики автотранспортных преступлений**

**Аннотация.** В статье дается характеристика системы мер профилактики автотранспортным преступлениям. При этом отмечается, что принято различать два вида предупреждения – общесоциальный и специально-криминологический.

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

Известно, что предупреждение преступлений – главное направление деятельности государства и общества в борьбе с ними.

Традиционно принято различать два вида предупреждения – общесоциальный и специально-криминологический [3, с. 17].

Общесоциальная профилактика включает в себя деятельность государства, общества, их институтов, направленную на разрешение противоречий в области экономики, социальной жизни, в нравственно-духовной сфере и т. д.

Профилактический эффект зависит от взвешенной социально-экономической политики в целом.

Действительно, оптимизация деятельности государства, общества и их институтов имеет важное значение для поддержания правопорядка в любой сфере жизнедеятельности, в том числе в области дорожного движения.

Однако, отдельно акцентировать внимание на направлениях, относящихся к основным функциям государственной власти, в рамках

настоящей работы нецелесообразно, так как раскрытие содержания экономической, финансовой, социальной и правоохранительной составляющей будет нести слишком общий характер. Как представляется, полученные результаты исследования и основанные на них профилактические мероприятия имеют специальный характер, поскольку направлены на предмет исследования и замкнуты на автотранспортных преступлениях.

Специальную криминологическую профилактику принято рассматривать на трёх уровнях: общем, групповом и индивидуальном.

Во-первых, участников дорожного движения, в том числе водителей транспортных средств, сложно объединить в одну группу, поддающуюся единым мерам воздействия. Так или иначе, здесь мы будем сталкиваться с индивидуальной профилактикой, проводимой с реальными или потенциальными участниками дорожного движения.

Во-вторых, набор выделенных нами основных факторов дорожно-транспортной преступности предполагает воздействие на особенности социальной активности в населённом пункте и на процессы управления транспортными потоками. Это – общий уровень специальной криминологической профилактики.

Дифференциация участников дорожного движения на группы по виду неосторожного правонарушающего поведения (легкомысленные и небрежные) [2, с. 51], равно как и по большинству других признаков в рамках нашей работы представляется не целесообразной в социальной действительности нет соответствующих чётких границ между людьми: лицо с конфликтом социальных ролей, имеющее предрасположенность совершить легкомысленное автотранспортное преступление, может обладать недостаточными моторными навыками или иметь неоптимальную психологическую установку и в условиях конкретной жизненной ситуации совершить ДТП по небрежности и наоборот.

В теории криминологии наличествует детальная проработка уровней системы индивидуального предупреждения для лиц, которые характеризуются общественной опасностью. Объективная сложность, с которой мы столкнулись,

заклучена в том, что большинство водителей такой личностной особенности не имеют – она присуща им как функциональный атрибут, поскольку все являются участниками процесса, который объективно признан источником повышенной опасности. В связи с этим нужно рассматривать индивидуальный уровень, учитывая специфику представленного признака общественной опасности у водителей и отсутствия типичных черт личности, которые отличают водителей, совершивших автотранспортные преступления, от водителей, которые таковых не совершили.

Первый вид индивидуальной профилактики преступлений осуществляется в отношении объектов, находящихся на начальном этапе криминализации личности. В криминологической литературе этот вид называют ранней индивидуальной профилактикой.

Индивидуальная профилактика представляется следующим образом.

Необходимо предлагать мероприятия по формированию правовой культуры у определенных участников дорожного движения. Сюда, например, относится целенаправленное воздействие на школьников и подростков (будущих потенциальных водителей и иных участников дорожного движения) через различные средства коммуникационного воздействия и путем личных встреч. Индивидуальный характер заключен в том, что объектами профилактики становятся не все люди, а наиболее криминогенные или виктимогенные группы в силу различных обстоятельств (сложная дорожная обстановка возле школ, рост количества жертв или преступников из людей, представляющих ту или иную организацию).

Второй вид индивидуальной профилактики преступлений проводится в отношении лиц, совершивших или совершающих преступление. Поскольку криминализация небрежных автотранспортных преступников имеет обратную корреляцию с качеством системы обучения водителей, поскольку мероприятия, связанные с обучением водителей, можно обосновано отнести ко второму виду индивидуальной профилактики преступлений.

Кроме того, касаясь второго вида индивидуальной профилактики преступлений и учитывая, что криминализация водителей происходит и в связи с недостатками в деятельности ГИБДД (слабое подкрепление запрещенного поведения административно-правовыми санкциями, а также искажение государственной правовой политики вследствие коррупции), необходимо предложить мероприятия, направленные на оптимизацию деятельности ГИБДД. Здесь непосредственным объектом профилактики выступает деятельность сотрудников правоохранительного органа, а опосредованным – водители и иные участники дорожного движения [4, с. 64].

Третий вид индивидуальной профилактики преступлений охватывает лиц, совершивших преступление и приговоренных к различным мерам уголовно-правового воздействия. Здесь достигаются цели ресоциализации преступников, а также исправления их общественно опасных свойств.

Четвертый вид индивидуальной профилактики преступлений охватывает лиц, отбывших уголовное наказание, но подлежащих надзору с целью предупреждения рецидива. Условно этот вид профилактики называется постпенитенциарным.

Таким образом, мы пришли к выводу об отсутствии типичных общественно-опасных свойств личности водителя-преступника, постольку с теоретических позиций третий и четвертый виды индивидуальной профилактики преступлений не могут быть представлены в конкретных формах антикриминогенных мероприятий. Их компенсация должна воспроизводиться на первых двух уровнях.

Кроме того, компенсаторным механизмом в связи с отказом от работы с антиобщественными свойствами личности в нашем исследовании выступает воздействие на элементы конкретной жизненной ситуации, которые относятся к специально-криминологическому уровню профилактики.

Общий уровень специально-криминологической профилактики осуществляется в форме ведомственных и межведомственных программ по

борьбе с преступностью. В них предусмотрена система мероприятий, направленных на профилактику конкретных видов преступности.

В настоящее время в России действует федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.» [1]. Принятие соответствующей программы предполагает также и разработку подобных региональных, а также муниципальных программ. Это значит, что мероприятия, предложенные для нейтрализации криминогенной конкретной жизненной ситуации, могут быть перспективны для использования в рамках обозначенных программ на уровне субъектов федерации и отдельных крупных городов.

Антикриминогенные мероприятия могут быть связаны, как с управляемыми, так и ограничено управляемыми ее элементами. В этом случае, в рамках специально-криминологической профилактики преступлений предлагается для первого объекта профилактики рекомендации, связанные с возможными организационными изменениями в расположении центров социальной активности города (делового, культурного, экономического). Несомненно, при этом необходимо учитывать реальную обстановку.

Касательно второго, третьего и четвертого объектов профилактики (личности водителя, сотрудников ГИБДД и иных участников дорожного движения) на общем уровне следует предложить ряд мероприятий с использованием потенциала средств массовой информации. Такие мероприятия, согласно теории криминологии, называются нравственно-духовными и направлены на согласование их деятельности с интересами безопасности дорожного движения.

И, в заключение анализа теоретических положений профилактики автотранспортных преступлений, рассмотрим систему субъектов предупреждения преступности. Их принято разделять на три группы.

К первой относятся федеральные, региональные и местные органы власти и управления, а также общественные формирования, не выполняющие непосредственные правоохранительные задачи. Во второй группе:

государственные органы, выполняющие правоохранительные функции; государственно-общественные органы, выполняющие правоохранительные функции.

Как видно, ограничений в выборе субъектов криминологической профилактики нет. Исчерпывающий же перечень тех субъектов, которых целесообразно использовать для предупреждения автотранспортных преступлений, можно будет назвать лишь после предложения конкретных мероприятий.

Подводя итоги изложенного сформулированы следующие выводы.

1. Объектами профилактики автотранспортных преступлений выступают: центры социальной активности в крупном городе; личность водителя, совершившего преступление по легкомыслию, и личность водителя, совершившего преступление по небрежности; ГИБДД и её сотрудники; элементы конкретной жизненной ситуации.

2. Индивидуальную профилактику неосторожных преступников водителей целесообразно разделить на два этапа: 1) ранняя профилактика; 2) профилактика на стадии первичной криминализации.

3. Особенность профилактических мероприятий и выбор субъектов профилактики зависит от специфики объекта профилактики.

Предложение мероприятий по нейтрализации факторов конкретной жизненной ситуации относится в основном к специальной профилактике и может иметь практическую ценность в процессе разработки региональных и муниципальных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения.

## Литература

Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 № 1995р «Об утверждении концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // СЗ РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.

Гридасова Л.В. Криминологическое изучение дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения: Автореф. ... канд. юрид. Наук. Омск, 2005.

Жалинский А.Э. Криминологический дискурс о преступности // Право и политика. 2006. №8.

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

© Бюллетень магистранта 2015 год №3