

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА  
УГОЛОВНОГО ПРАВА И  
УГОЛОВНОГО ПРОЦЕССА

# **ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ПРЕСТУПНОСТЬ**

**ЗАКОНОМЕРНОСТИ, ПРИЧИНЫ  
СОЦИАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ**

**Ю Р И Д И Ч Е С К И Й  
Ц Е Н Т Р**

**Владимир Николаевич Шиханов  
Алексей Юрьевич Кравцов  
Антон Игоревич Сирохин  
Роман Викторович Скоморохов  
Дорожно-транспортная  
преступность. Закономерности,  
причины, социальный контроль**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=11084738](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=11084738)*

*Дорожно-транспортная преступность. Закономерности, причины, социальный контроль: Юридический центр-Пресс; Санкт-Петербург;*

*2012*

*ISBN 978-5-94201-633-3*

### **Аннотация**

Представленная вниманию читателей книга является результатом комплексного правового и криминологического исследования дорожно-транспортной преступности. Опираясь на представительный эмпирический материал, с позиции системного подхода авторы подвергают критическому анализу многие кажущиеся очевидными утверждения и гипотезы о причинах дорожно-транспортной преступности и аварийности, о закономерностях распределения этих явлений во времени

и пространстве, о связях с другими явлениями и социальными процессами. В работе выдвинута авторская гипотеза, объясняющая структурно-динамические характеристики дорожно-транспортной преступности в России, представлена методика исследования этого явления, сформулированы предложения по совершенствованию системы предупреждения дорожно-транспортной преступности. Отдельные главы посвящены оценке эффективности уголовного закона в системе социального контроля безопасности дорожного движения, предложена альтернативная редакция ст. 264 УК РФ. Для юристов-практиков и научных работников, социологов, преподавателей, аспирантов и студентов юридических вузов, а также всех интересующихся проблемами безопасности дорожного движения в России.

# Содержание

Предисловие	6
Введение	14
Перечень диаграмм, таблиц и схем	21
Глава 1	29
1.1. Исходные теоретико-методологические положения проведённого исследования	29
1.2. Общие сведения о дорожно-транспортной аварийности и преступности в России и Иркутской области	75
Конец ознакомительного фрагмента.	95

# **Дорожно-транспортная преступность.**

## **Закономерности, причины, социальный контроль**

© А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов,  
В. Н. Шиханов, 2012

© В. В. Лунеев, предисловие, 2012

© ООО «Юридический центр-Пресс», 2012

\* \* \*

# Предисловие

Авторы анализируемой работы, относительно молодые ученые, подготовили актуальное криминологическое исследование о дорожно-транспортной преступности, назвав его опытом комплексного правового и криминологического исследования. Нельзя сказать, что изучение дорожно-транспортной или традиционно называемой автотранспортной преступности ранее не проводилось, но подобного исследования аналитического характера практически не было.

Мировая статистика о неосторожных деяниях в глобальном масштабе фактически отсутствует, кроме некоторых ооновских данных. Более того, многие страны выводят автотранспортные и другие неосторожные деяния из общей уголовной статистики. В США, например, неосторожные деяния вообще не учитываются в едином отчете преступности. Правда, там в этот отчет не попадает абсолютное большинство и умышленных преступлений, кроме 8 видов серьезной преступности. Примерно такое же положение и в Великобритании.

В Германии в 1963 году из учета преступности страны были исключены автотранспортные преступления. Они учитываются отдельно, вне общих сведений о преступности. В Японии преступность учитывается в двух вариантах –

вместе с автотранспортными деяниями и отдельно от них.<sup>1</sup> В криминологической литературе разных стран аналогичная картина.<sup>2</sup> Этим не занимается и Интерпол, учитывая только хищения автотранспорта.<sup>3</sup> В моей библиотеке лишь в единственной книге Гюнтера Кайзера более или менее детально исследуются транспортные преступления.<sup>4</sup> Эта проблематика не всегда отражается в российских учебниках по криминологии.

В структуре неосторожных деяний доминируют нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Нарушения правил дорожного движения всегда имели высокий уровень деяний, но, начиная с 2004 года, происходило их последовательное снижение. И к 2008 году они сократились в 3 раза. Однако это снижение связано не с более эффективной предупредительной работой государственных органов, а с существенным изменением уголовного законодательства. Нарушение правил дорожного движения, повлекшее причинение крупного ущерба, было де-

---

<sup>1</sup> *Лунеев В. В.* Преступность XX века: мировые, региональные и российские тенденции. Изд. 2-е, перераб. и доп. М.: Волтерс Клувер, 2005. С. 32–58.

<sup>2</sup> См., например: *Криминология* / Под ред. Дж. Ф. Шелли. М., 2003; *Уэда К.* Преступность и криминология в современной Японии/Пер. сяпон. М., 1989; *Фокс В.* Введение в криминологию / Пер. с англ. М., 1980; *Шнайдер Г. Й.* Криминология / Пер. с нем. М., 1994; *Кларк Р.* Преступность в США. М., 1975; *Wikstrom Per-Olof.* Urban Crime, Criminals, and Victims (Городская преступность. Преступники и жертвы). New York, 1991.

<sup>3</sup> *Овчинский В. С.* Интерпол в вопросах и ответах. М., 2008. С. 196–198.

<sup>4</sup> *Кайзер Г.* Криминология / Пер. с нем. М., 1979. С. 299–319.

криминализировано в 1998 году, а причинившее вред здоровью средней тяжести – в 2003 году. С первой декриминализацией еще можно как-то согласиться (возмещение ущерба было возможно в гражданско-правовом порядке или по договоренности, и это решало основные вопросы), а исключение из последствий автотранспортных деяний причинения вреда здоровью средней тяжести было уголовно-правовым и криминологическим абсурдом. Не случайно сейчас пытаются восстановить данный пробел. Более того, эти и иные декриминализации (исключение ст. 211-1 из УК РСФСР в 1992 году, предусматривающей ответственность за управление транспортом в состоянии опьянения) были необоснованными и криминогенными. Они развратили водительскую дисциплину в стране. Попытка допустить состояние опьянения при минимальной дозе употребления алкоголя ни к чему хорошему не привела, и в настоящее время приняты положения, вообще не допускающие управления автотранспортом в состоянии опьянения любой степени. И это правильно.

Многие государства считают автотранспортные преступления стихией, забывая, что они уносят практически такое же количество человеческих жизней и здоровье людей, как большинство умышленных деяний против личности. Достаточно сказать, что в России гибель на дорогах составляет в среднем около 30–40 тыс. Имея в последние годы около 9-14 погибших на 10 тыс. моторизованных транспортных средств, мы еще уступаем по этому показателю таким стра-

нам, как Белоруссия, Румыния или Турция. Однако мы так оторвались от США, не дотягивающих даже до 2, что можем «конкурировать» с ними даже по абсолютному числу людей, погибших под колесами автомобилей всех видов, даром что у них этих автомобилей более 200 млн, а у нас чуть не в 10 раз меньше. Несомненно, в будущем можно прогнозировать в условиях интенсивного роста в нашей стране числа автомобилей, плохих дорог и большой «неосторожности» пешеходов существенный рост ДТП, если не будут приняты решительные меры по их предупреждению.

В этом плане анализируемая работа является чрезвычайно актуальной и своевременной. Авторы решают в ней важные вопросы. Они рассматривают понятийный аппарат, а также методологические проблемы и закономерности образования ДТП с общественно опасными последствиями, исследуют значение внезапно возникших условий аварийности. Особое внимание авторы уделяют взаимосвязи личности водителей и конкретной жизненной ситуации, раскрывают криминологическую значимость легкомысленного и небрежного отношения личности водителей в различных дорожных условиях.

Они критически оценивают особенности уголовной политики в вопросах обеспечения безопасности на дорогах в России и предлагают свою концептуальную модель правового регулирования рассматриваемых проблем. Пожалуй, впервые в юридической литературе они фундаментально об-

суждают вопросы эффективности уголовно-правовых мер обеспечения безопасности, раскрывая при этом серьезные недостатки уголовно-правового и административно-правового регулирования ДТП.

Я вспоминаю случай, произошедший в Финляндии, в Хельсинки. Вечером мы (группа экспертов) под водительством директора HEUNI Матти Йотсена шли с ужина в гостиницу. На тротуаре я увидел сильно пьяного парня, который кричал и пинал ногами металлическую тумбу. Я подумал: хуже, чем у нас. Повернув направо на улицу, по-моему, Маннерхейминтие, мы увидели этого героя, переходящего названную улицу. Улица узкая, в каждую сторону по одной полосе движения. Он стоял посередине, на островке безопасности, так же кричал, вихлялся, но дорогу не переходил. Хотя пройти надо было шагов пять-шесть. Был вечер. Машин не было. Полицейского тоже нигде не было. Но горел красный светофор. Я спросил, в чем дело? Йотсен ответил, что огромные штрафы на протяжении многих лет выработали правопослушание, которое вошло и в плоть, и в кровь граждан. Я: но он же кричит и нарушает тишину? Он: а это не наказуемо. А кого остановят наши бездействующие законы в условиях «темноты», да еще и при отсутствии милиции?<sup>5</sup>

Сознавая сложность проблем субъективной стороны ав-

---

<sup>5</sup> Этот случай был описан мной в воспоминаниях (см.: Зачем живу (жизненные и криминологические тернии). М., 2006. С. 399–400).

тотранспортных деяний, совершаемых по легкомыслию и небрежности, несмотря на противоречивые мнения в юридической литературе, авторы работы твердо отстаивают позиции субъективного вменения. И только с этих научных позиций они рассматривают повышение эффективности уголовно-правового воздействия.

Детально рассмотрев вопросы криминологической характеристики автотранспортных деяний, их причинную обусловленность, роль личности субъектов преступлений, уголовно-правовые проблемы и эффективность уголовно-правовых мер, они на основе полученных знаний своего исследования, со знанием дела обращаются к главной криминологической проблеме – профилактике дорожно-транспортной преступности, к мерам специально-криминологического предупреждения ДТП и их индивидуальной профилактики.

Вышеизложенный краткий анализ монографии позволяет сказать, что авторы всесторонне рассмотрели исследуемую проблему и сделали оригинальные выводы по ее комплексному решению. Они практически впервые обнаружили научную необоснованность многих устоявшихся положений о состоянии ДТП, об их причинах, эффективности борьбы, общей и индивидуальной профилактике ДТП.

Критический подход к различным аспектам изучаемой проблемы позволил авторам, как справедливо пишут они сами, взглянуть на дорожно-транспортные преступления

с иных, более объективных позиций, что позволило им дать более обоснованные ответы на многие сложные вопросы и сформулировать ценные предложения.

Анализируемое исследование, несомненно, принесет теоретическую и практическую пользу в решении проблем безопасности дорожного движения. Учитывая, что в механизме причин значительное место занимает поведение многочисленных граждан нашей страны, было бы практически ценно на основе данного изучения издать популярную и доступную брошюру для граждан, для школьников и их учителей.

Вызывает сомнение лишь утверждение авторов, что приоритет в криминологических исследованиях проблем дорожно-транспортной преступности следует отдавать изучению этого явления на уровне отдельных крупных городов, отдельных районов (сельской местности) или же групп административно-территориальных образований, тесно связанных между собой социальными связями, т. е. представляющих целостное образование: город – район, крупный город – небольшие соседние города и т. д. То, что это следует изучать, сомнений не вызывает. Но подобный подход не исключает изучения общих закономерностей и проблем ДТП в объеме всей страны и даже мира, ибо существуют общие причины, закономерности и те или иные достижения разных стран и регионов. На их основе должны разрабатываться и общие профилактические мероприятия, которые могут конкретизироваться в различных странах, регионах,

что и продемонстрировали авторы данной работы.

*В. В. Лунеев,*

*доктор юридических наук, профессор, лауреат  
Государственной премии Российской Федерации в области  
науки и техники 17 октября 2010 г.*

# Введение

Книга, которую Вы держите в руках, посвящена критическому осмыслению состояния уголовно-правовой политики по обеспечению безопасности в сфере дорожного движения, а также имеющихся знаний и представлений о дорожно-транспортной преступности и мерах ее предупреждения.

Проводя исследование, мы обнаружили, что многие установившиеся в обществе и даже в кругу специалистов представления о дорожно-транспортной преступности не подтверждаются фактическими научными данными.

Например, к разряду общеизвестных относится мнение, что одними из главных причин дорожно-транспортной аварийности и преступности являются пьянство за рулём, лихачество молодёжи с небольшим стажем вождения, разговоры по мобильному телефону во время управления транспортным средством, а также низкая культура вождения автомобилей.

Тем не менее весьма авторитетный американский Институт анализа дорожных потерь (Highway Loses Data Institute, HLDI), проведя исследования в четырёх крупных штатах США и прилегающих к ним территориях, пришёл к выводу, что разговоры по мобильному телефону в действительности не оказывают того влияния на безопасность дорожного движения, о котором принято говорить.

Это исследование было построено на сравнении аварийности между штатами, где использование мобильных телефонов за рулём было запрещено, и теми штатами, где водители при управлении автомобилем по-прежнему пользуются телефонами. «Ученые признаются, что они ожидали серьезного падения аварийности – просто потому, что прежние данные показывали высокий процент автокатастроф, вызванных именно болтовней за рулем», однако «в штатах, где водители продолжают рулить одной рукой, второй прижимая к уху мобильник, сезонные колебания числа аварий и общий их процент от числа зарегистрированных автомобилистов ничем не отличается от штатов, где водители держат обе руки на руле и внимательно смотрят на дорогу перед собой, не отвлекаясь на общение». При этом «как показало исследование, запрет водителями действительно выполняется – в штатах, где он введен, они стали разговаривать по мобильникам за рулем куда меньше и куда осторожнее»<sup>6</sup>.

Другой пример – пьянство за рулём. Конечно, такое поведение опасно и недопустимо, однако этот фактор в России на протяжении как минимум последних четырёх лет является причиной дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими не более чем в 7 % случаев. Об этом свиде-

---

<sup>6</sup> *Мараховский В.* В дорожных авариях мобильные телефоны «не виноваты» // Авторамблер. URL: <http://autorambler.ru/journal/events/04.02.2010/560957431/> (дата обращения: 04.02.2010 г.)

тельствуют и официальные данные органов ГИБДД.<sup>7</sup> Соответственно, в 93 % аварий повинны трезвые участники дорожного движения. Получается, что роль состояния опьянения в детерминации аварийности преувеличена.

Не выдерживают научной проверки и утверждения о бесшабашном поведении молодёжи, о лихачестве как об одной из основных причин аварийности. Конечно, это явление имеет место, однако наиболее криминогенной группой по отношению к дорожно-транспортным преступлениям являются люди в возрасте от 30 до 39 лет со стажем вождения, превышающим три года.

Вообще, актуальность проблемы дорожно-транспортной аварийности и преступности очевидна. Например, кажутся сами собой разумеющимися положения, что дорожно-транспортная аварийность связана с особенностями социальной активности в том или ином населённом пункте, ведь и дорожное движение – это часть общественной жизни. Однако в чём именно проявляется эта связь, как и насколько социальные процессы влияют на аварийность и дорожно-транспортную преступность? На этот вопрос нет чёткого ответа.

Не менее очевидным является тезис о том, что жёсткая позиция ГИБДД к нарушителям правил дорожного движения, а также ужесточение наказаний способны дисциплини-

---

<sup>7</sup> Статистика ДТП // Официальный сайт Департамента обеспечения безопасности дорожного движения. URL: <http://www.gibdd.ru/section/stat/> (дата обращения: 09.08.2010 г.)

ровать водителей и пешеходов, а следовательно, повысить уровень безопасности на российских дорогах. И это происходит уже сейчас, ведь основные показатели дорожно-транспортной аварийности третий год сокращаются – как раз после ужесточения административного и уголовного законодательства. Однако проведённые нами исследования показывают, что в этом вопросе много неясного, а ужесточение законодательства и деятельность ГИБДД практически не влияют на дорожно-транспортную аварийность в России, а тем более на дорожно-транспортную преступность.

Нет чёткого научного объяснения и такому феномену, как взаимное неуважение участников дорожного движения, безразличие, низкая культура вождения в России. Эти обстоятельства также считаются основными причинами высокой аварийности. Категории «расхлябанность», «разболтанность», «хамство», «беспечность», «преступная самоуверенность», «несобранность» и т. п., используемые для объяснения процессов детерминации дорожно-транспортной аварийности, а также для описания особенностей личности преступников-аварийщиков, являются, скорее, аллегориями и не могут быть раскрыты с позиций строгой науки вне оценочных суждений. Кроме того, остаются недостаточно ясными вопросы – почему на российских дорогах сложилась такая культура транспортного процесса и каков механизм образования упомянутых качеств личности у конкретного индивида?

Например, в России вряд ли найдётся совершеннолетний индивид, который в своей жизни ни разу не нарушил правил дорожного движения в качестве пешехода, пассажира или водителя. Тогда получается, что у подавляющего большинства людей, проживающих в России, имеются черты дорожно-транспортного преступника, и мы представляем опасность друг для друга? И почему так распространено у нас правонарушающее поведение в сфере дорожного движения? Можно ли с этим что-то сделать, и способны ли исправить ситуацию Кодекс об административных правонарушениях и Уголовный кодекс?

Факт устойчивых временных колебаний дорожно-транспортной аварийности и преступности (по временам года, по времени суток) неоднократно обнаруживался исследователями, а характер такого распределения аварий является очень устойчивым. Но чем это вызвано, если принято видеть в каждом дорожно-транспортном происшествии злую свободную волю, социально безответственное поведение отдельных индивидов с признаками криминогенной деформации личности? Почему эта автономная воля проявляет себя в обществе столь закономерно в количественном выражении и по времени – как по заданному алгоритму? Маловероятно, что преступники-аварийщики между собой каким-то образом договариваются о сложении усилий, о времени нарушения правил дорожного движения и т. п.

Эти и другие вопросы определили наше стремление

взглянуть на дорожно-транспортную преступность с других позиций, стараясь избегать предзаданных оценок и стереотипных представлений в объяснении выявленных фактов.

Стратегия исследования выстроена нами таким образом, чтобы сначала описать социальное явление – саму дорожно-транспортную аварийность и ту её часть, которая по признакам подходит под понятие дорожно-транспортной преступности. Следующий этап исследования направлен на осмысление правовой политики государства и имеющихся правовых средств, с тем чтобы соотнести их с результатами первого этапа. Это представляется нам необходимым для определения эффективности правовой политики, уяснения роли охранительных отраслей права (преимущественно уголовного) в противодействии дорожно-транспортной преступности и обеспечении безопасности дорожного движения, а также для выявления тех недостатков, которые снижают эффективность социального контроля в этой сфере.

Результаты исследований позволяют не только ответить на большинство обозначенных вопросов, но и сформулировать предложения по совершенствованию уголовного закона, оптимизации модели правовой политики государства, а также предложить мероприятия, дополняющие систему специальной криминологической и индивидуальной профилактики дорожно-транспортной преступности.

Мы рады дискуссии, поскольку конструктивная критика

является двигателем научного знания, а интересы безопасности дорожного движения стоят выше любых исследовательских амбиций. Все замечания и предложения, связанные с результатами проведённого исследования, можно направлять по адресам:

*А. Ю. Кравцов* – [a.kravcoff@gmail.com](mailto:a.kravcoff@gmail.com)

*А. И. Сирохин* – [Anton.irk@mail.ru](mailto:Anton.irk@mail.ru)

*Р. В. Скоморохов* – [SkomorohovRV@yandex.ru](mailto:SkomorohovRV@yandex.ru)

*В. Н. Шиханов* – [ShikhanovVN@rambler.ru](mailto:ShikhanovVN@rambler.ru)

# Перечень диаграмм, таблиц и схем

I. ДИАГРАММЫ		
№	Стр.	Наименование
1	51	Показатели дорожно-транспортной аварийности в России
2	55	Сведения о дорожно-транспортной преступности и аварийности в Иркутской области
3	57	Сезонные колебания дорожно-транспортной аварийности и погибших от ДТП в Иркутской области
4	62	Показатели дорожно-транспортной аварийности и зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений в г. Иркутске за 2002–2009 гг.
5	66	Распределение ДТП с последствиями, описанными в диспозиции ст. 264 УК РФ, по месяцам в г. Иркутске в 2001–2008 гг.
6	67	Распределение частот аварийности в г. Иркутске по месяцам в течение года (суммарно)
7	68	Динамика пиковых показателей уголовно-правовой аварийности в г. Иркутске по месяцам за 2001–2008 гг.
8	72	Среднесуточные показатели погодных условий в июле и августе 2000 г. в сравнении с уголовно-правовой аварийностью
9	73	Среднесуточные показатели погодных условий в июне–сентябре 2002 г.
10	74	Среднесуточные показатели погодных условий в сравнении с уголовно-правовой аварийностью в июле–августе 2006 г.
11	85	Распределение ДТП с последствиями, описанными в диспозиции ст. 264 УК РФ, по времени суток в г. Иркутске за 2001–2008 гг.
12	86	Распределение частот аварийности временны2х интервалов в течение суток в г. Иркутске
13	93	График скачивания информации за август 2008 г.
14	—	График скачивания информации за сентябрь 2008 г.
15	95	Распределение дорожно-транспортных происшествий (общей аварий-



16	99	Обобщённые показатели распределения ДТП по дням недели между районами г. Иркутска за 2003–2008 гг.
17	—	Динамика обобщённых показателей распределения ДТП по дням недели между районами г. Иркутска за 2003–2008 гг.
18	102	Количество ДТП, произошедших вследствие состояния опьянения, в г. Иркутске в 2002–2008 гг.
19	111	Распределение дорожно-транспортных происшествий (всех) по времени суток в г. Иркутске в 2003–2008 гг. (интервалы по 2 часа)
20	—	Обобщённые показатели распределения общей аварийности в г. Иркутске по времени суток за 2003–2008 гг. (интервалы по 2 часа)
21	113	Обобщённые показатели распределения общей аварийности между районами г. Иркутска во времени
22	114	Динамика обобщённых показателей распределения общей аварийности между районами г. Иркутска во времени
23	117	Динамические показатели общей аварийности в районах г. Иркутска в 2006 г.
24	—	Динамические показатели общей аварийности в районах г. Иркутска в 2007 г.
25	118	Динамические показатели общей аварийности в районах г. Иркутска в 2008 г.
26	122	Распределение дорожно-транспортных происшествий (всех) по видам в г. Иркутске
27	124	Распределение ДТП в рамках общей аварийности по вине участников дорожного движения в г. Иркутске
28	125	Основные нарушения правил дорожного движения, повлекшие дорожно-транспортные происшествия в г. Иркутске
29	153	Опыт нарушений ПДД среди водителей со стажем от 6 лет и больше (по состоянию на март–май 2008 г.)
30	154	Опыт нарушений ПДД среди водителей со стажем от 6 лет и больше (по состоянию на сентябрь–октябрь 2009 г.)
31	225	Тенденции дорожно-транспортной аварийности и травматизма в Иркутской области



32	235	Соотношение динамических показателей количества выявленных административных правонарушений, уровня дорожно-транспортной аварийности и преступности в Иркутской области
33	270	Ответы респондентов об опыте нарушения ПДДиЭТС
34	271	Оценка своей законопослушности в ответах водителей
35	278	Мнение водителей о Правилах дорожного движения
36	280	Ответы респондентов о причинах собственного правонарушающего поведения
37	282	Количество ДТП с пострадавшими в России в 2007–2009 гг. (помесячно)
38	—	Динамика показателей дорожно-транспортной аварийности в России в 2008 г. в сравнении с 2007 г.
39	284	Статистика ДТП с пострадавшими и количества зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений в Республике Бурятия
40	—	Сравнение количества ДТП с пострадавшими с количеством дорожно-транспортных преступлений в России
41	285	Сравнение показателей ДТП с пострадавшими и числа осуждённых за совершение дорожно-транспортных преступлений в России
42	286	Сведения о количестве зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений и числе осуждённых за эти преступления в России
43	287	Наиболее распространённые нарушения ПДД по мнению водителей за 2008 г.
44	—	Наиболее распространённые нарушения ПДД по мнению водителей за 2009 г.
45	299	Характеристика наказаний, назначенных за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, в России
46	300	Доля условных наказаний и наказаний, не связанных с лишением свободы
47	—	Дорожно-транспортные преступления в Иркутской области: соотношение условных мер наказания и реального лишения свободы

## II. ТАБЛИЦЫ

1	55	Сведения к диаграмме о дорожно-транспортной преступности
---	----	--



2	75	Обобщённые показатели распределения уголовно-правовой аварийности по дням недели в г. Иркутске
3	77	Доля выборки зарегистрированных ДТП с общественно опасными последствиями за отчётный год для оценки их распределения по дням недели
4	79	Анализ распределения уголовно-правовой аварийности по дням недели в г. Иркутске за 2004 г.
5	81	Анализ распределения уголовно-правовой аварийности по дням недели в г. Иркутске за 2008 г.
6	—	Обобщение результатов анализа распределения уголовно-правовой аварийности по дням недели в г. Иркутске
7	83	Анализ распределения уголовно-правовой аварийности по дням недели в Иркутском районе в 2008 г.
8	84	Обобщённые результаты анализа распределения уголовно-правовой аварийности по дням недели в Иркутском районе
9	87	Распределение пиков уголовно-правовой аварийности по времени суток (концентрация) в г. Иркутске
10	90	Комплексный анализ концентрированного распределения (тяготения) уголовно-правовой аварийности в течение суток по дням недели
11	91	Распределение видов ДТП с общественно опасными последствиями во времени в течение суток
12	103	Сравнительная таблица показателей аварийности и количества ДТП, совершённых по причине состояния опьянения, в г. Иркутске
13	112	Сведения о распределении общей аварийности в г. Иркутске по времени суток в 2003–2008 гг.
14	145	Результаты оценки уровня собственной законопослушности среди респондентов
15	188	Образ сотрудников ГИБДД в представлениях водителей г. Иркутска
16	206	Изменения в санкциях норм о дорожно-транспортных преступлениях
17	212	Сравнение санкций в ст. 266 и 267 УК РФ в редакции до и после декабря 2003 г.
18	234	Сведения о количестве административных нарушений в области дорожного движения в сравнении с показателями дорожно-транспортной аварийности в Иркутской области
19	275	О чём думают водители транспортных средств, когда нарушают правила дорожного движения

### III. СХЕМЫ

1	189	Модель конкретной жизненной ситуации дорожного движения
2	326	Общая модель механизма причинения, принятая в действующем уголовном законодательстве и судебной практике по делам о дорожно-транспортных преступлениях
3	336	Процесс взаимодействия результатов деяния и дополнительных факторов, определяющих конкретные параметры последствия
4	При- лож., с. 471	Элементы механизма правового регулирования и их связи, положенные в основу стратегии исследования эффективности и полезности правовой нормы

# **Глава 1**

## **Дорожно-транспортная преступность в свете системного подхода**

### **1.1. Исходные теоретико- методологические положения проведённого исследования**

Проблематике дорожного движения и эксплуатации транспорта в России напрямую или косвенно посвящено множество работ юридического профиля: как по криминологии, так и по уголовному административному и гражданскому праву<sup>8</sup>. Анализ этих работ, а также действующих нор-

---

<sup>8</sup> *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. Уголовно-политические и уголовно-правовые проблемы: Дис.... д-ра юрид. наук: 12.00.08. Владивосток, 1988; *Тяжкова ИМ.* Ответственность за неосторожные преступления, совершаемые при использовании источников повышенной опасности: Дис.... д-ра юрид. наук: 12.00.08. М., 2003; *Бондарчик О. Н.* Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: криминологический и уголовно-правовой аспекты: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. СПб., 2005; *Гридасова Л. В.* Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения:

мативных актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения позволяет обнаружить расхождения в терминах, обозначающих те или иные явления, процессы и объекты.

Расхождения эти в большинстве случаев не являются принципиальными, а вызваны различными методологическими подходами, мировоззренческими позициями авторов,

---

Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. Барнаул, 2005; *Кураков В. С.* Административно-правовые вопросы приобретения и прекращения действия права на управление транспортными средствами: Автореф. дис.... канд. юрид. наук: 12.00.02. М., 1999; *Курьянова О. Е.* Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей: Дис.... канд. юрид. наук: 05.22.10. М., 1998; *Мещалкин С. Н.* Уголовно-правовые аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений: теория и практика: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2001; *Смирнов А. А.* Криминологическая характеристика и уголовно-правовые меры противодействия дорожно-транспортным преступлениям: Ст. 264 УК РФ: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. СПб., 2004; *Таюрская Е. А.* Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений. Иркутск: ФГОУ ВПО ВСИ МВД России, 2007; Уголовно-правовое и криминологическое исследование нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как проявлений преступной неосторожности/А. И. Сирохин, Н. Ю. Жигалов, Г. М. Тамбовцева; Вост. – Сиб. ин-т МВД России. Иркутск: Изд-во Иркутск, гос. ун-та, 2008; *Чинуркина Е. А.* Криминологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных происшествий в условиях крупного города, повлекших тяжкие последствия: на материалах г. Москвы: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2005; *Чичерина М. П.* Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.08.00. М., 2001; *Шелудяков А. А.* Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с преступлениями против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2002, и др.

а также обусловлены спецификой цели и предмета исследования в каждом случае.

Например, правоохранительные органы в своих официальных отчётах об уровне безопасности дорожного движения опираются на статистическую отчётность о дорожно-транспортной аварийности<sup>9</sup>. Совершенно закономерно этими же сведениями пользуются многие исследователи.

С другой стороны, информация о дорожно-транспортной аварийности отражает явление более широкое, нежели дорожно-транспортная преступность, поскольку учитывает все дорожно-транспортные происшествия, в результате которых погибли или пострадали люди (даже если оказалось достаточно амбулаторного лечения). Кроме того, органы ГИБДД при учёте дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими включают туда и случаи невиновного причинения вреда, а вопрос о виновности (пешеходов, водителей и пр.) решается иначе, нежели это требуется для решения вопросов о наличии или отсутствии состава правонарушения, – определяется тот, кто причинил вред человеку (по существу, причастность).

Это решение, вне всякого сомнения, является целесообразным, поскольку позволяет фиксировать действительные показатели аварийности и травматизма, независимо от того,

---

<sup>9</sup> См.: Правила учета дорожно-транспортных происшествий: Утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 29.06.1995 г. № 647; в ред. постановлений Правительства Российской Федерации от 01.12.1997 г. № 1513; от 31.07.1998 г. № 866; от 02.02.2000 г. № 100; от 01.02.2005 г. № 49.

как в настоящее время в стране решается вопрос об основаниях и условиях юридической ответственности причинителя вреда. Тем не менее статистические учёты, формируемые органами ГИБДД, не позволяют судить именно о дорожно-транспортной преступности.

Нет единого мнения в специальной литературе и о содержании понятия «дорожно-транспортная преступность». Так, в работах, посвященных уголовно-правовой тематике, авторы стараются избегать этой категории и оперировать наименованием видového либо непосредственного объекта, например преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, допуская также деление преступлений в главе 27 УК РФ 1996 года на подгруппы<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Тяжкова ИМ. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. В. С. Комиссарова. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2002. С. 76–195; Бондарчик О. И. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: криминологический и уголовно-правовой аспекты: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. СПб., 2005; Иванова В. В. Предупреждение уголовно наказуемых нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовые и криминологические аспекты: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 1995; Исаев Н. Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2009; Рублев А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Автореф. дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. Тюмень, 2006; Шелудяков А. А. Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с преступлениями против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2002,

В рамках криминологии также имеются некоторые расхождения во мнениях. Например, А. И. Коробеев использует категорию «транспортные преступления», которая охватывает практически все деяния, подпадающие под признаки составов преступлений, предусмотренных главой 27 УК РФ и подобными нормами предшествующих уголовных законов, а также ряд других преступлений, связанных с нарушением функционирования транспорта (например, неправомерное завладение транспортным средством – ст. 166 УК РФ, угон воздушного, водного судна или железнодорожного подвижного состава – ст. 211 УК РФ).

Дорожно-транспортные преступления в этом случае представляют собой подсистему транспортных преступлений, выделяемых по признаку образования дорожно-транспортного происшествия в связи с эксплуатацией механических транспортных средств. Подобную позицию (с некоторыми нюансами) занимают А. И. Чучаев<sup>11</sup>, В. И. Жулев<sup>12</sup>.

Однако в подавляющем большинстве случаев специалисты ведут речь о дорожно-транспортной преступности, относя к этому классу происшествия с признаками преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (до 2003 года ещё и ст.

---

и др.

<sup>11</sup> Чучаев А. И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: Дис.... д-ра юрид. наук: 12.00.08. М., 1990.

<sup>12</sup> Жулев В. И. Транспортные преступления. М., 2001. С. 29–180.

Несмотря на то, что преступность представляет собой социальное явление и мыслится как относительно самостоятельный феномен, границы его в числе других социальных явлений весьма условны. Достаточно обратить внимание на весьма подвижные грани между уголовно наказуемыми хищениями и мелким хищением, предусмотренным ст. 7.27 КоАП, между уголовно наказуемым и административно наказуемым самоуправством, между причинением разного рода вреда здоровью в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и пр.

Следовательно, попытки понять закономерности условно обозначенного явления, опираясь лишь на сведения о нём самом, могут оказаться малопродуктивными.

По этой причине криминологи неоднократно указывали на необходимость изучения преступности в связи с другими социальными отклонениями, которые именуют также фоновыми явлениями преступности, а сами эти явления относят к предмету криминологии<sup>14</sup>.

В. В. Лунеев в связи с этим отмечает: «...использование

---

<sup>13</sup> Некоторые авторы дополнительно указывают на признак совершения преступлений водителями транспортных средств.

<sup>14</sup> *Гжиснский Я.* Девиантология: социология преступности, наркотизма, проституции, самоубийств и других отклонений. СПб., 2004. С. 34–35; *Лунеев ВВ.* Курс мировой и российской криминологии: Учебник. В 2 т. Т. 1: Общая часть. М.: Издательство Юрайт, 2011. С. 414–419, 431–457; Криминология: Учебник / Под ред. А. И. Долговой. М., 1997. С. 122–123.

в аналитической, прогностической и предупредительной работе по минимизации опасного криминала данных о тенденциях административных правонарушений и иных социальных девиаций должно стать необходимым условием противодействия криминалу, в том числе и криминалу на дорогах, где ситуация с каждым годом ухудшается»<sup>15</sup>.

Исследование особенностей взаимовлияния преступности и других девиаций позволяет глубже понять процессы их детерминации и определить перспективные меры криминологической профилактики. Следуя этому подходу, нам необходимо изучить также особенности явлений, родственных дорожно-транспортной преступности, чтобы затем сравнить особенности их воспроизводства во времени, в пространстве, обнаружить взаимосвязи.

Для решения этой задачи нужно определиться с терминологическим аппаратом и единицами измерения, которые будут использованы нами в дальнейшем. Оставление этого вопроса без должного внимания может привести к неправильному пониманию излагаемого нами материала и полученных результатов исследования.

Наиболее последовательным с позиции методологии будет избрание в качестве основного такого явления, которое имеет общее социальное основание с дорожно-транспортной преступностью, но не ограничено правовыми рамками. Это – аварийность в сфере дорожного движения и эксплуатации

---

<sup>15</sup> *Лунеев ВВ.* Курс мировой и российской криминологии: Учебник. Т. 1. С. 457.

транспортных средств. Количественная единица такого явления – «дорожно-транспортное происшествие». Оно является родовым по отношению к дорожно-транспортному преступлению (по социально-технической природе). Дефиниции дорожно-транспортного происшествия (ДТП) имеются как в доктринальной литературе, так и в законодательстве.

Так, достаточно ёмким по содержанию и точным является легальное определение ДТП: это «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб»<sup>16</sup>.

Вместе с тем в этой дефиниции не совсем удачно применён термин «дорога». Буквальное толкование приведённого понятия ведёт к исключению из дорожно-транспортных происшествий таких случаев, когда транспортное средство двигалось не по дороге (например, по тротуару, газону, льду, по пляжу и т. д.), хотя все подобные происшествия в действительности оцениваются с позиции соблюдения правил дорожного движения (ПДД) и квалифицируются как правонарушения, связанные с эксплуатацией транспортного средства.

Имеется и дефиниция, совершенно отличная от ле-

---

<sup>16</sup> См. ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; 1999. № 10. Ст. 1158; 2002. № 18. Ст. 1721; 2003. № 2. Ст. 167; 2004. № 35. Ст. 3607; 2006. № 52. Ст. 5498; 2007. № 46. Ст. 5553; № 49. Ст. 6070; 2009. № 1. Ст. 21; № 48. Ст. 5717.

гальной. Дорожно-транспортное происшествие понимается как «явление контактного характера, возникающее в условиях дорожного движения в процессе взаимодействия участников дорожного движения либо вследствие иных обстоятельств, не охваченных предвидением участников дорожного движения, в результате которого причиняется материальный и физический вред»<sup>17</sup>.

Это достаточно оригинальное определение также обладает рядом особенностей, которые не позволяют использовать его в нашей работе. В частности, в него включен императивно определённый признак содержания субъективной стороны. С другой стороны, недостаточно обозначены признаки дорожного движения как процесса, нормальное функционирование которого исключает дорожно-транспортные происшествия.

По этим причинам более точной, на наш взгляд, является дефиниция дорожно-транспортного происшествия, которую сформулировал РС. Белкин: это «событие, возникшее в результате нарушения нормального режима движения транспортного средства и повлекшее за собой травмирование или смерть людей, повреждение транспортных средств, грузов и иных искусственных сооружений, причинение ма-

---

<sup>17</sup> Гридасова Л. В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения: Автореф. дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. Омск, 2005. С. 6.

териального ущерба»<sup>18</sup>.

В дополнение к приведённым определениям отметим, что не только понятие, но и границы явления «дорожно-транспортное происшествие» намного шире дорожно-транспортного преступления, ведь далеко не каждому происшествию даётся положительная уголовно-правовая оценка.

С другой стороны, сейчас дорожно-транспортные происшествия и преступления в реальной действительности различаются лишь характером наступивших последствий, а точнее – степенью их тяжести.

Иными словами, дорожно-транспортные преступления имеют чёткие отличительные признаки только в правовой реальности, за счёт проведения межотраслевой границы по характеру наступивших последствий. В социальной же действительности такой чёткой грани между уголовно наказуемыми и административно наказуемыми дорожно-транспортными происшествиями не существует. Последствия, по которым проведено разграничение, являются неосторожными и носят вероятностный характер.

---

<sup>18</sup> *Белкин Р. С.* Криминалистическая энциклопедия. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Мегатрон XXI, 2001. С. 65–66. – Подобное же определение дано в Правилах учета дорожно-транспортных происшествий, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 29.06.1995 г. № 647; в ред. постановлений Правительства Российской Федерации от 01.12.1997 г. № 1513; от 31.07.1998 г. № 866; от 02.02.2000 г. № 100; от 01.02.2005 г. № 49; от 19.11.2008 г. № 859; от 14.02.2009 г. № 106 (Российская газета (Федеральный выпуск). 1995. № 134. 13 июля).

Например, при одних и тех же параметрах столкновения транспортных средств последствия могут меняться в зависимости от систем безопасности конкретного автомобиля, от того, пристёгнуты ли пассажиры, как быстро приедет экипаж скорой медицинской помощи, насколько квалифицированы прибывшие медики и т. д.

Примечательно, что дорожно-транспортные преступления являются составами с неосторожной формой вины. Сам же механизм развития происшествия с позиций объективных признаков содержательно ничем не отличается от преступления.

Кроме того, отечественное законодательство знает множество примеров изменения межотраслевой границы между дорожно-транспортными происшествиями: начиная с конца 1960-х годов тяжесть уголовно наказуемого последствия от рассматриваемых явлений менялась то в сторону криминализации лёгкого вреда здоровью, то обратно – до декриминализации вреда здоровью средней тяжести и крупного имущественного ущерба с переводом их в разряд административно наказуемых деликтов<sup>19</sup>.

Неоднократно изменялось и уголовно-правовое отношение к отдельным деяниям, например, к управлению транспортным средством в состоянии алкогольного опьяне-

---

<sup>19</sup> Федеральный закон от 08.12.2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 2003. № 50. Ст. 4848; 2004. № 11. Ст. 914; 2006. № 2. Ст. 176; 2009. № 31. Ст. 3921; 2010. № 15. Ст. 1756.

ния, которое сейчас без общественно опасных последствий не считается преступлением.

Вместе с тем при любом распределении режимов правового регулирования дорожно-транспортных происшествий, социальное явление по своей структуре остаётся практически инвариантным и единым, отражая общую закономерность развития общественных отношений в области дорожного движения, в том числе с позиции безопасности.

Уголовная же статистика отражает происходящие изменения со значительными погрешностями и не всегда адекватно. В настоящее время это выборка дорожно-транспортных происшествий по определённым параметрам последствий (в зависимости от границы криминализации), на которой к тому же существенно отражается судебно-следственная практика, особенности уголовного процесса, уровень подготовки следственно-прокурорских работников, судебно-медицинских экспертов и даже ведомственные интересы.

По этим причинам, а также учитывая существование централизованных учётов о ДТП с пострадавшими, нашим вниманием будет охвачено и такое явление, как дорожно-транспортная аварийность. Опираясь на терминологию Департамента безопасности дорожного движения МВД России, в особенности при анализе государственной статистической отчётности в этой сфере, мы будем включать в содержание этой категории также дорожно-транспортные происшествия, в которых пострадали люди.

Согласно Правилам учёта дорожно-транспортных преступлений<sup>20</sup>, к дорожно-транспортному происшествию со смертельным исходом относятся не только те, когда люди погибли на месте происшествия, но и те, когда человек скончался от полученных травм по прошествии определённого времени. Прежде этот временной интервал составлял 7 суток после аварии. С 2009 года был произведён также учёт тех, кто скончался после аварии в срок от 7 до 30 суток, а с января 2010 года органы ГИБДД начали формирование показателей погибших с учётом этих нововведений<sup>21</sup>.

Помимо таких дорожно-транспортных происшествий понятием дорожно-транспортной аварийности охватываются все случаи причинения ранений участникам дорожного движения, когда пострадавшие в происшествии были госпитализированы или им было назначено амбулаторное лечение.

Таким образом, дорожно-транспортная аварийность отражает показатель дорожно-транспортных происшествий с погибшими или ранеными людьми.

Заметим, что и этот показатель обладает весьма относи-

---

<sup>20</sup> См. п. 2 правил учета дорожно-транспортных происшествий, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 29.06.1995 г. № 647; в ред. постановлений Правительства Российской Федерации от 01.12.1997 г. № 1513; от 31.07.1998 г. № 866; от 02.02.2000 г. № 100; от 01.02.2005 г. № 49; от 19.11.2008 г. № 859; от 14.02.2009 г. № 106 (Российская газета (Федеральный выпуск). 1995. № 134. 13 июля).

<sup>21</sup> См.: постановление Правительства Российской Федерации от 19.11.2008 г. № 859 «О внесении изменений в правила учета дорожно-транспортных происшествий» // Российская газета (Федеральный выпуск). 2008. № 245. 28 нояб.

тельной валидностью. Имеется достаточно оснований полагать, что уровень травматизма связан с интенсивностью аварийных ситуаций вообще. С одной стороны, не каждое дорожно-транспортное происшествие заканчивается травмами, требующими стационарного либо амбулаторного лечения, а с другой – в вопросах наступления или ненаступления травм в результате ДТП могут присутствовать вполне определённые закономерности.

Поскольку в каждом случае распределение последствий ДТП является случайным, но в массе по правилам закона больших чисел обнаруживает определенную тенденцию, постольку исследование всей аварийности в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, включая ДТП без пострадавших (об этой категории мы говорили выше), представляется целесообразным.

В настоящее время дорожно-транспортные происшествия без пострадавших не подлежат централизованному учёту, что повлекло объективные сложности при сборе и анализе таких сведений. По этой причине сопоставление общей и дорожно-транспортной аварийности нами будет проведено, исходя из собранных сведений, на примере крупного города – Иркутска (по учётам ГИБДД УВД по г. Иркутску). Период выборки составил 7 календарных лет – с 2002 по 2008 год включительно.

Таким образом, мы придерживаемся позиции ученых,

рассматривающих дорожно-транспортную преступность, во-первых, как систему, а во-вторых, как интегрированный компонент системы более высокого порядка (метасистемы)<sup>22</sup>.

Здесь, конечно, можно возразить: системой является общество, а преступность – это его функция. Насколько тогда методологически правильно называть саму преступность системой, а уже тем более дорожно-транспортную преступность или явление по объёму ещё большего порядка – общую транспортную аварийность?

Тем не менее современная теория систем и методология системного подхода позволяют рассматривать в качестве системы не только само общество, но и отдельные общественные институты, а также функции или деятельность (условные рефлексy, контроль качества продукции и др.)<sup>23</sup>.

Именно с таких позиций К. Г. Юнг определял организм человека как систему функций, приспособляющихся к внешним условиям окружающей среды, проводя параллели с психической деятельностью человека в интересах исследования бессознательного<sup>24</sup>. В физиологии работы

---

<sup>22</sup> См. об этом: *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003. С. 287–291; *Лунеев В. В.* Преступность XX века: мировые, региональные и российские тенденции. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Волтерс Клувер, 2005. С. 324–341.

<sup>23</sup> *Спицнадель В. Н.* Основы системного анализа: Учеб. пособие. СПб.: Изд. дом «Бизнес-пресса», 2000. С. 129–131.

<sup>24</sup> Архетип и символ в рекламе: Учеб. пособие для студентов вузов, обучаю-

П. К. Анохина о теории функциональных систем, об опыте и перспективах применения системного подхода позволили открыть новую научную парадигму<sup>25</sup>.

Безусловно, в нашем случае для анализа в рамках системного подхода необходимо ясное обозначение границ уголовно-правового явления и явлений более высокого уровня обобщения.

В зависимости от режима правового регулирования и наличия вины участников дорожного движения все ДТП распределяются нами на уголовно наказуемые, уголовно ненаказуемые и невиновные. Первые составляют категорию «дорожно-транспортные преступления», а в совокупности со вторыми – «дорожно-транспортные правонарушения», т. е. виновные и преследуемые в различных существующих правовых режимах (гражданском, трудовом, административном, уголовном законодательстве).

С формальных позиций под дорожно-транспортным правонарушением понимается нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ПДДи-ЭТС), которые в настоящее время установлены большим количеством различных подзаконных и локальных нормативных правовых актов (около полутора тысяч).

---

щихся по специальностям «Реклама», «Маркетинг», «Коммерция (торговое дело)» / И. Г. Пендикова, Л. С. Ракитина; под ред. Л. М. Дмитриевой. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. С. 22.

<sup>25</sup> Анохин П. К. Принципиальные вопросы общей теории функциональных систем. Принципы системной организации функций. М.: Наука, 1973.

Эта категория, несомненно, шире дорожно-транспортного преступления, но и не совпадает с дорожно-транспортным происшествием, ведь правонарушение может не повлечь никаких последствий.

Между тем дорожно-транспортное происшествие далеко не всегда является противоправным и виновным, с наличием деликтоспособного субъекта, т. е. правонарушением. Поэтому дорожно-транспортное правонарушение есть, в отличие от происшествия, правовая категория, направленная на обозначение любого противоправного и виновного поведения участников дорожного движения либо субъектов эксплуатации транспортных средств.

Следует упомянуть ещё одну категорию, которую мы будем использовать в работе, исходя из наших теоретических и методологических позиций. Это – уголовно-правовая аварийность. В нашем исследовании она охватывает собой все дорожно-транспортные происшествия, которые повлекли последствия, предусмотренные ст. 264–268 Уголовного кодекса РФ.

Отличие этой категории от дорожно-транспортной преступности заключается в нашем отношении к субъективным признакам состава происшествия. Прежде всего речь идёт о редукции признака виновности в дорожно-транспортном происшествии. Это позволит включить в поле исследования такие ДТП с общественно опасными последствиями, которые в ходе расследования были признаны невиновным при-

чинением вреда либо причинением вреда самому себе и расследование которых было прекращено в связи с отсутствием состава преступления.

Оперировать этой категорией мы будем только при статистическом анализе, чтобы обозначать ту часть дорожно-транспортной аварийности, которая характеризуется общественной опасностью по характеру наступивших последствий.

Такое методологическое решение позволяет обнаружить и взять под контроль закономерности образования общественно опасных последствий, характеризующих дорожно-транспортную преступность, независимо от того, как в настоящее время в стране ставится вопрос об ответственности участников дорожного движения за неосторожные деяния.

Подобный подход не является новым. Например, публикуемые в СМИ и на официальном сайте органов ГИБДД общие статистические показатели о дорожно-транспортной аварийности (с пострадавшими)<sup>26</sup>, на которые опираются многие исследования и политические решения, также не чувствительны к вопросам юридической оценки виновности причинения вреда. Это позволяет объективно охаракте-

---

<sup>26</sup> См. форму статистической отчётности 1-БДД (код 560), утв. постановлением Госкомстата России от 13.06.2002 г. № 137 и приказом МВД России от 08.08.2002 г. № 745, а также Правила учета дорожно-транспортных происшествий, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 29.06.1995 г. № 647.

ризовать уровень безопасности на российских дорогах.

При этом следует заметить, что включение в поле статистического наблюдения невиновных ДТП с общественно опасными последствиями влияет на характер выборки несущественно и, как показали наши исследования, не изменяет параметров выявленных тенденций. На их количество также влияет сторонний фактор – сложившаяся судебнo-следственная практика и пределы возможностей по доказыванию.

Так, в 2007 году по г. Иркутску было зарегистрировано 133 дорожно-транспортных преступления, а количество ДТП с признаками преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, когда участники были признаны невиновными причинителями вреда, составило 46 фактов. В этих случаях погибло 24 человека, ещё 25 человек получили тяжкий вред здоровью. Отсутствие вины участников происшествия (в основном – водителей), на наш взгляд, не позволяет ответить на вопрос о причинах этих аварий в рамках криминологии, равно как и решить вопрос о необходимости принять меры к исключению подобных случаев из социальной действительности в будущем.

Вопросы психического отношения участников дорожно-го движения к своим действиям (бездействию) и их последствиям всё же не будут нами упущены из виду. Это обусловлено нашей приверженностью к теории субъективного вменения в вопросах юридической ответственности, а также

преследуемой нами целью определить степень эффективности уголовного закона в системе социального контроля дорожного движения.

Итак, в процессе исследования мы будем использовать условное деление транспортной аварийности на три вида<sup>27</sup>: относящуюся к уголовно-правовому явлению; охватывающую собой дорожно-транспортные преступления и непреступные ДТП с пострадавшими (ранеными и погибшими), и, соответственно, общую аварийность, которая охватывает как ДТП с пострадавшими, так и дорожно-транспортные происшествия без пострадавших (с материальным ущербом).

Здесь можно возразить: все три названных вида не являются полностью самостоятельными, а находятся в соподчинении – как отношение большего к меньшему, общей системы к структурному элементу или несистематизированной части. В таком случае можно было бы поставить под сомнение наш методологический подход – может ли вообще исследование одной и той же аварийности на разных уровнях обобщения привести к каким-либо внятным и научно обоснованным результатам?

Вместе с тем мы полагаем, что образование тех или иных последствий, по характеру которых проведено деление всей

---

<sup>27</sup> См. об этом: *Шиханов В. Н.* Методологические и политико-правовые проблемы предупреждения дорожно-транспортной аварийности с позиций исследования ритмов социальной активности // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2008. № 3. С. 26.

аварийности на общую (ОА), дорожно-транспортную (ДТА) и уголовно-правовую (УПА), подчинено вполне определённым закономерностям. Их обнаружение позволит сформулировать предложения для повышения эффективности существующих мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе (в системе) и по профилактике дорожно-транспортной преступности.

Разность выделяемых трёх уровней обобщения аварийности в количественном выражении весьма существенна, а поэтому снимает тенденции явления меньшего порядка при анализе тенденций явления большего уровня обобщения.

Поясним нашу позицию на примере. В течение 2007 года по г. Иркутску было зарегистрировано 133 дорожно-транспортных происшествия с признаками преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (УПА)<sup>28</sup>. Согласно статистической отчётности ГИБДД, количество ДТП с пострадавшими (ДТА) в г. Иркутске за тот же период составило 1428, т. е. в 10,7 раза больше, чем уровень УПА.

В свою очередь всех дорожно-транспортных происшествий, подпадающих под существующее легальное определение<sup>29</sup> и наше понимание общей аварийности, за 12 месяцев 2007 года было зарегистрировано 22 029, т. е. в 15,4

---

<sup>28</sup> По данным Информационного центра при ГУВД по Иркутской области.

<sup>29</sup> См. ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

раза больше показателя дорожно-транспортной аварийности и практически в 166 раз больше уголовно-правовой аварийности.

Разнокачественность этих явлений можно обнаружить путем сопоставления самых общих динамических показателей. В частности, в 2007 году в г. Иркутске ОА дала прирост в сравнении с 2006 годом на 36 %. В то же время ДТА увеличилась на 10 %, а УПА, наоборот, сократилась на 12,5 %.

Познание закономерностей распределения обозначенных нами явлений внутри системы (всей транспортной аварийности) позволит определить и комплекс ведущих детерминант, без чего невозможна разработка адекватных мер профилактики дорожно-транспортной преступности.

Следует, однако, отметить, что предложенное нами трёхуровневое разделение всей транспортной аварийности является лишь методологическим инструментом, позволяющим изменять охват статистического наблюдения и рассматривать закономерности образования дорожно-транспортных происшествий с разными последствиями.

По этой причине границы выделяемых разноуровневых явлений имеют определённую долю условности. Наибольшей условностью обладает класс «уголовно-правовая аварийность», поскольку и отнесение последствий аварии к категории общественно опасных зависит от уголовного законодательства.

Вместе с тем изменение границ криминализации ДТП

в уголовном законе не оказывает прямого влияния на аварийность, а лишь изменяет границы режимов правовой охраны и статистического наблюдения. Чтобы компенсировать влияние этого фактора, мы выбрали достаточно продолжительный интервал статистической выборки – 11 лет, где первая часть интервала приходится до момента декриминализации неосторожного причинения вреда здоровью средней тяжести, а вторая часть – после декриминализации (после декабря 2003 года).

Это позволяет отслеживать тенденции и закономерности развития явления «уголовно-правовая аварийность» до и после изменения особенностей её учёта как в социально-технической плоскости, так и в правовой, одновременно обеспечив достоверность получаемых выводов.

При этом мы не выделяем среди комплекса основных детерминант отдельно причины и условия, поскольку и сама эта классификация факторов считается условной<sup>30</sup>: в действительности многие явления взаимодействуют друг с другом и в процессе развития могут изменять выраженность своего влияния, в том числе влиять друг на друга.

И. Я. Гишинский в связи с этим отмечает: «Уже биологические, а тем более социальные системы и протекающие в них процессы столь сложны, вероятностны, нелинейны,

---

<sup>30</sup> Горяинов К. К. Криминологическая обстановка (методологические аспекты). М., 1991. С. 24; Шаргородский М. Д. Преступность, ее причины и условия в социалистическом обществе // Преступность и ее предупреждение. Л., 1966. С. 30.

стохастичны, что выделить «причину-следствие» оказывается принципиально невозможно. В этом отношении социальные процессы ближе к квантовой физике, нежели классической механике»<sup>31</sup>.

Поэтому в нашем исследовании вместо достаточно распространённого выделения причин и условий мы будем использовать категории «фактор», «детерминанта», «детерминирующий фактор».

Весь теоретический и методологический арсенал, о котором говорилось выше, необходим для поиска путей обеспечения высокого уровня безопасности дорожного движения, а также для осмысления роли правовых средств в этом вопросе.

Роль правовых средств невозможно вывести из самих себя – для этого необходимо обращаться к системе более высокого порядка, которая задаёт целевые параметры правовых норм, институтов и даже отраслей права. Здесь мы сталкиваемся с системой социального контроля.

Правовые нормы являются разновидностью социальных норм и представляют собой часть нормативной структуры общественных отношений. И хотя они весьма специфичны, подкреплены принудительной силой государства, их роль нельзя переоценивать.

---

<sup>31</sup> *Гилинский Я. И.* Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. 2-е изд., перераб. и доп. СПб.: Издательство Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2009. С. 182–183.

Более того, право есть инструмент управления, а потому само по себе соблюдение правовых предписаний не есть цель, равно как и отсутствие правонарушений не есть основной показатель нужного результата.

Обеспечение безопасности дорожного движения предполагает правовое регулирование, но в системе управленческих решений, связанных с мерами организационного и информационного воздействия со стороны управляющего субъекта в интересах решения одновременно двух задач: сохранения транспортного процесса и обеспечения безопасности людей или грузов при эксплуатации источников повышенной опасности.

Следовательно, чтобы оценить современную роль действующих норм права в сфере безопасности дорожного движения и выявить возможности их совершенствования, необходимо определиться с понятием социального контроля. Не решив вопрос о содержании этой категории, мы будем испытывать сложности в уяснении целевых параметров как правовой политики государства в интересующей нас сфере, так и правовых институтов, отдельных норм права либо предписаний нормативных правовых актов.

Изучению сущности, целей и форм социального контроля уделяли внимание многие видные правоведы как в бытность СССР, так и после его распада<sup>32</sup>. Категория «социальный

---

<sup>32</sup> См.: Антонов А. Д. Теоретические основы криминализации и декриминализации: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2001; Ахиезер А. С. Россия: критика

контроль над преступностью» заняла свое место в теории криминологии, однако она конкурирует с категорией «борьба с преступностью». Конкуренция названных категорий является следствием различных подходов к пониманию самого феномена преступности, а также к содержанию мер её предупреждения.

Этот вопрос остаётся открытым и до настоящего времени, входя в предмет криминологических, социологических, политологических, культурологических и специальных правовых исследований.

Не останавливаясь детально на этом серьёзном вопросе, поскольку это выходит за рамки предметного поля нашего исследования, отметим лишь, что социальный контроль мы будем рассматривать как «способность общества делать себя предметом своего рассмотрения и реагировать на отклонения от идеального состояния»<sup>33</sup>, исходя из сформировавшихся в обществе представлений о допустимом поведении.

Таким образом, это не только воздействие общества на индивида с целью коррекции его поведения, но и взаимодействие, включающее в себя реакцию индивида на элемен-

---

исторического общества // Социокультурный словарь. Т. 3. М., 1991. С. 147; Игошев К. Е. Социальный контроль и профилактика преступлений. Горький, 1977; Основания уголовно-правового запрета / В. Н. Кудрявцев, П. С. Дагель, Г. А. Злобин, С. Г. Келина, Г. Л. Кригер, Т. И. Минаева, А. М. Яковлев. М., 1982; Кейзеров Н. М. Авторитет и власть. М., 1973; Мишин Г. К. Налоги и социальный контроль // Государство и право. 2000. № 8. С. 42.

<sup>33</sup> Ахиезер А. С. Указ. соч. С. 147.

ты социального контроля и последующее воздействие социальных структур на эту ответную реакцию индивида с корректировкой направления и методов воздействия.

Это взаимодействие в своей основе является целесообразным и направлено на охрану существующей в обществе системы ценностей, воспроизводство определённых типов общественных отношений и социальных структур, одобряемых господствующими социальными группами, а также на выбраковывание ценностей и общественных отношений, которые препятствуют развитию общества в выбранном направлении<sup>34</sup>.

Транспорт является неотъемлемой составляющей производственной и социальной инфраструктуры, определяя характер многих сфер жизнедеятельности общества, обеспечивая мобильность производительных сил, особенности социальной активности индивидов и общностей, темпы обмена информацией и материальными благами.

Существующие темпы развития техники непременно ставят перед человечеством вопрос о безопасности технологических процессов, относящихся, в том числе, и к транспорту. Безопасность дорожного движения, когда оно приносит пользу обществу и позволяет развиваться, является здесь важной целью общественного развития, а значит, и социального контроля – в противоположность такому функционированию транспорта, когда он причиняет вред, представляя

---

<sup>34</sup> Антонов А. Д. Указ. соч. С. 13, 20–21.

собой опасность для существования общества и его прогрессивного развития.

Следовательно, действие социального контроля в сфере дорожного движения должно выражаться в воспроизводстве таких общественных отношений и социальных структур, которые обеспечивают безопасность при извлечении выгод от транспорта, связанных с развитием общества. Правовые нормы, в том числе уголовный закон, являются частью нормативной структуры общественных отношений и одновременно мощным инструментом социального контроля.

Это означает, что механизм действия уголовного права и смежных с ним отраслей законодательства в сфере дорожного движения должен согласовываться с интересами социального контроля, приведёнными выше. С этих позиций мы будем оценивать такую характеристику уголовного закона, как его эффективность.

В толковых и энциклопедических словарях все определения эффективности сводятся к действенности, результативности, к оптимальному соотношению между поставленной целью, выбранными средствами, затратами и достигнутым результатом<sup>35</sup>. В таком же контексте этот термин применяется в точных науках: эффективная сила тока и эффективная мощность в физике, эффективная дальность ведения огня

---

<sup>35</sup> См., например: Эффективный // Словарь иностранных слов / Под. ред. И. В. Лёхина, проф. Ф. Н. Петрова, 4-е изд., перераб. и доп. М.: Гос. изд-во иностр. и нац. словарей, 1954. С. 825.

в баллистике и стрелковом деле, и т. п.

Таким образом, если при достаточно приемлемых затратах достигнута поставленная цель, то говорят об эффективности работы. Вместе с тем эффективность не тождественна цели, конечному результату: это оценочная категория соотношения. Поэтому эффективность является показателем соответствия какой-либо деятельности (в том числе её результатов) какой-либо цели и условиям её достижения. Отсюда любая деятельность или явление обладает определённой степенью эффективности: от низкой до максимальной. Методы определения этого показателя специфичны в каждой сфере человеческой деятельности и определяются оценивающим субъектом<sup>36</sup>.

Эффективности отдельных правовых норм, их систем и права в целом в отечественной правовой литературе уделено достаточное внимание, однако до настоящего времени многие положения этого направления юридической науки остаются дискуссионными: авторы ведут поиск критериев, показателей и общего понятия эффективности, подходя

---

<sup>36</sup> См. об этом: постановление Правительства Российской Федерации от 22.05.2004 г. № 249 «О мерах по повышению результативности бюджетных расходов»; приказ МВД России от 05.08.2005 г. № 650 «Вопросы оценки деятельности органов внутренних дел Российской Федерации, отдельных подразделений криминальной милиции, милиции общественной безопасности, органов предварительного расследования и органов внутренних дел на транспорте»; система управления по целям (Management by Objectives), опирающаяся на оценку эффективности деятельности организации; внедряемые системы качества вузов и др.

к проблеме порой с принципиально разных теоретических и методологических позиций.

В ещё меньшей степени этот вопрос проработан в отраслевой юридической науке. В частности, эффективность отрасли права или законодательства предполагает представление об их целях. В то же время вопрос о целях уголовного закона до настоящего времени является весьма спорным, хотя важность его решения сложно переоценить.

Тем не менее в настоящее время известны задачи уголовного закона, поставленные, в частности, перед его охранительными нормами. В своей совокупности они отражают параметры цели и имеют легальное определение: это защита тех общественных отношений, которые поставлены под охрану Уголовного кодекса Российской Федерации, а также предупреждение совершения новых преступлений<sup>37</sup>.

В рамках нашего исследования мы не будем отдельно останавливаться на вопросе о понятии эффективности права или его отраслей, институтов, отдельных норм, на соотношении эффективности, полезности или социальной ценности права, равно как и на соотношении понятий эффективности самого права, правового регулирования или правоприменительной деятельности. Эти вопросы, вне всякого сомнения, важны и требуют своего решения, однако находятся за рамками предмета данного исследования.

С другой стороны, в своих прикладных исследованиях мы

---

<sup>37</sup> Часть 1 ст. 2 УК РФ.

не можем не опираться на определённые теоретические позиции относительно проблематики эффективности в праве, а поэтому должны о них упомянуть.

По большинству вопросов мы придерживаемся взглядов, изложенных В. Н. Кудрявцевым, В. И. Никитинским, И. С. Самощенко и В. В. Глазыриным в работе «Эффективность правовых норм».

Единственное важное уточнение – это понимание самого термина «эффективность» применительно к праву. В приведённой выше книге под таковой понимается свойство действия нормы права или их системы<sup>38</sup>. При этом сами авторы говорят об эффективности как о соотношении между фактическими результатами действия права и теми социальными целями, для достижения которых эта норма была создана<sup>39</sup>. Как видим, в это понятие эффективности уже включён элемент оценивания, т. е. принятие решения о степени соответствия фактического положения дел и поставленной цели.

Однако свойство – категория объективная, не предполагающая в своём содержании никакой оценки (т. е. субъективного). Это означает, что определёнными свойствами действие нормы обладает изначально и обязательно, и любой результат от её действия – это всё равно объективный результат. Другое дело – отношение этого результата к поставлен-

---

<sup>38</sup> Эффективность правовых норм / В. Н. Кудрявцев, В. И. Никитинский, И. С. Самощенко и В. В. Глазырин. М.: Юрид. лит., 1980. С. 22–23.

<sup>39</sup> Там же. С. 22.

ной цели и способность нормы права удовлетворить потребности её создателя (отражённые в цели).

Вне всякого сомнения, сделать вывод об эффективности правовой нормы невозможно до тех пор, пока мы не определим результат её действия. Но при этом некорректно ставить знак равенства между способностью нормы вызывать требуемые изменения в общественных отношениях, с одной стороны, и получением вывода о соответствии фактического результата действия нормы тем целям, которые были поставлены перед нормой, с другой стороны.

Сама способность нормы достичь поставленных целей в той или иной степени существует уже до того, как она начнёт действовать. Это означает, что эффективность – это оценочная категория, которую нельзя отнести к свойству действия: эффективность – это именно способность нормы права (или их системы), которая оценивается путём соотношения результата и поставленной цели.

С этих позиций более верным представляется предложенное А. С. Пашковым и Д. М. Чечотом определение эффективности как способности создать ожидаемый результат – тот, который был определён в качестве цели при создании норм права<sup>40</sup>.

Таким образом, во всех случаях, когда мы говорим об эф-

---

<sup>40</sup> См. об этом: *Пашков А. С., Чечот Д. М.* Эффективность правового регулирования и методы её выявления // Советское государство и право. 1965. № 8. С. 3; *Шаргородский М. Д.* Система наказаний и их эффективность // Там же. 1968. № 11. С. 54.

фективности действия уголовного закона, мы опираемся на оценку его функции с позиции достижения желаемого результата, но говорим о способности самих уголовно-правовых норм (в системе с нормами других отраслей и в существующих условиях жизнедеятельности общества) выполнить поставленные перед ними задачами.

Недостаточная эффективность правовых норм может быть обусловлена различными факторами. Для их поиска в специальной литературе принято пользоваться системным подходом.

Правовые нормы в этом случае рассматриваются как компонент сложной системы, включающей в себя не только правовую надстройку, но и общественные отношения неправового характера<sup>41</sup>. С позиции терминологии нашего исследования речь идёт как раз о системе социального контроля.

Однако и здесь остаётся неясным вопрос: как прийти к выводу, что определённое явление есть тот самый фактор, который отрицательно сказывается именно на эффективности правовой нормы, и как объяснить его негативное влияние на целенаправленное действие нормы?

Для решения этой задачи в юридической науке использовался метод моделирования: разработаны условия (требования к норме), соблюдение которых обеспечивает её эффективность<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Эффективность правовых норм. С. 77.

<sup>42</sup> См.: Там же. С. 76–83; *Сырых ВМ.* Социология права. М., 2001. С. 354–

Теперь прикладная исследовательская задача по выяснению причин недостаточной эффективности правовой нормы сводится к проверке соблюдения этих специальных требований, а затем – к определению конкретных причин, вследствие которых то или иное требование не выполняется. В итоге будет получен искомый фактор.

Как видим, условия эффективности нормы права, адресованные субъектам правотворчества, используются ещё и в качестве критериев для оценки фактической эффективности уже действующих норм<sup>43</sup>.

Например, А. И. Рарог предложил системный перечень критериев, по которым можно судить о степени эффективности отдельной уголовно-правовой нормы<sup>44</sup>. Это:

1) социальная обусловленность нормы, ее соответствие закономерностям и потребностям развития общества;

---

355; *Его же*. Теория государства и права 4-е изд., стер. М.: Юстицинформ, 2005. С. 163–166, 194–199.

<sup>43</sup> О критериях эффективности правовых норм, в том числе и в несколько иных смыслах, см.: *Шмаров ИВ*. Критерии и показатели эффективности наказаний // Советское государство и право. 1968. № 6. С. 62; *Плохова В. И.* К вопросу о понятии и критериях эффективности уголовного наказания // Некоторые вопросы эффективности уголовного законодательства. Вып. 49. Свердловск, 1976. С. 15; *Емельянов Ю. Н., Козаченко И. Я., Соколов А. Ф.* Об изучении эффективности наказания // Там же. С. 34.

<sup>44</sup> *Рарог А. И.* Некоторые аспекты эффективности уголовно-правовых норм // Уголовно-правовой запрет и его эффективность в борьбе с современной преступностью: Сборник научных трудов / Под ред. докт. юрид. наук, проф. Н. А. Лопашенко. Саратов: Саратовский Центр по исследованию проблем организованной преступности и коррупции; Сателлит, 2008. С. 77.

- 2) соответствие нормы достижениям правовой науки;
- 3) соответствие нормы требованиям законодательной техники;
- 4) определенность смысла нормы (однозначность и точность выражения воли законодателя);
- 5) соблюдение принципа системности права (отсутствие межотраслевых и внутриотраслевых противоречий).

Нельзя не заметить, что эти критерии относятся к самим нормам и представляют тот самый набор требований, который следует учитывать в правотворческой деятельности.

В. Н. Кудрявцев, В. И. Никитинский, И. С. Самощенко и В. В. Глазырин полагали, что вопрос эффективности норм права нельзя решать в отрыве от правоприменительной деятельности. По существу, они вели речь не столько об эффективности самой нормы, сколько об эффективности правового регулирования. Соответственно, в основание классификации условий эффективности правовых норм ими были положены элементы механизма правового регулирования. В итоге были выделены три группы таких условий<sup>45</sup>:

- 1) относящиеся к самой норме (совершенство законодательства);
- 2) относящиеся к правоприменению (совершенство практики применения закона);
- 3) относящиеся к особенностям правосознания и поведения граждан.

---

<sup>45</sup> Эффективность правовых норм. С. 80–82.

Эффективность правовой нормы и эффективность правового регулирования, несомненно, являются понятиями, разными по объёму.

Однако изначально в рамках прикладного исследования мы сталкиваемся с проблемой, решение которой неочевидно. Отсутствие ожидаемых результатов от действия уголовного закона может быть вызвано не только несоблюдением требований к самим правовым нормам, но и другими проблемами в механизме правового регулирования, и это подлежит проверке.

Поэтому для получения вывода об эффективности уголовно-правовых норм необходимо исследовать влияние правоприменительной практики на действие УК в сфере безопасности дорожного движения, а также особенности правосознания участников регулируемых общественных отношений.

Соответственно, наше исследование будет учитывать перечисленные выше критерии эффективности уголовно-правовых норм и опираться на отдельные элементы механизма правового регулирования, изображённые на схеме 4 в Приложении 5. Поясним особенности этой схемы и её значение для построения стратегии проведённого исследования.

В центре внимания находятся общественные отношения, подлежащие упорядочиванию с помощью правовых норм<sup>46</sup>. Эти общественные отношения должны измениться опреде-

---

<sup>46</sup> На схеме 4 они выделены жирным шрифтом.

ленным образом. Наличие (или отсутствие) и характер изменений как раз и позволят сделать вывод об эффективности норм уголовного закона.

Вместе с тем право призвано воздействовать на осознанное поведение людей, а поэтому ближайшим объектом правового воздействия оказываются люди – взаимодействующие между собой участники регулируемых общественных отношений.

Решение задачи правового управления в таком случае достигается путём установления правовых стимулов и запретов, с помощью которых у индивидов создаются нужные правовые установки, формируется необходимое содержание правосознания. Последнее, в свою очередь, служит необходимой предпосылкой для воспроизводства моделей правомерного поведения и установления правопорядка.

Таким образом, эффективные правовые нормы должны обеспечивать такое воздействие на правосознание участников регулируемых общественных отношений, которое приведёт сами эти общественные отношения к необходимому состоянию через ожидаемое поведение индивидов и их коллективных образований (с позиций целей, поставленных управляющим субъектом, т. е. государством).

Государство воздействует на правосознание и правовое поведение индивидов, соблюдая определённые процедуры, используя механизм правового регулирования.

Условно можно обозначить несколько этапов такого воз-

действия. Первый этап связан с формированием или изменением содержания правовой политики и сводится к определению цели правового воздействия – идеальной модели состояния регулируемых общественных отношений.

Затем (на этом же этапе) необходимо определить средства, с помощью которых будет достигнута выбранная цель. Элементы цели в сочетании со средствами её достижения образуют задачи, которые могут предназначаться для различных государственных органов и общественных институтов в зависимости от их функциональной специфики.

На выходе из этого этапа образуется содержание правовой нормы или их системы, т. е. вполне ясные, но ещё не получившие формального закрепления представления о правилах поведения и моделях реакции государства на отступление от них. С помощью этих правил государство рассчитывает привести общественные отношения к определённом состоянию.

Следующий этап, относящийся к нормотворческой работе, заключается в описании уже сформулированных уголовно-политических представлений государства (содержания нормы права, её смысла) посредством языковой знаковой системы. На выходе из этого этапа при одном и том же смысле правовой нормы могут быть получены различные варианты формально определённых нормативных предписаний (в законах или подзаконных нормативных правовых актах). Результат этот зависит от юридической техники, нор-

мотворческих традиций государства, идеологии, структуры государственных органов (кому какие нормы будут адресованы) и системы законодательства в широком смысле этого слова (в какой части системы законодательства будут размещены эти новые нормативные предписания и как они будут связаны с другими).

Третий условно обозначенный нами этап – это формирование правоприменительной практики. Особенности применения полученных нормативных предписаний зависят, в первую очередь, от результатов их толкования, а также от наличия процессуальных и ресурсных возможностей для правоприменения. Кроме того, на правоприменительную практику оказывают влияние особенности управления и целеполагания в соответствующих социальных организациях: система оценки деятельности и статистическая отчётность, позиция вышестоящих органов по вопросам концентрации усилий на том или ином направлении работы и т. п.

В итоге правоприменительная практика оказывает непосредственное влияние на участников общественных отношений, преобразуя таким образом сами эти общественные отношения.

Особенности прохождения каждого из обозначенных выше этапов уголовно-правового регулирования могут привести к тому, что в конечном счёте общественные отношения примут другое состояние, нежели это планировалось при создании правовой нормы (или системы норм).

Соответственно, для определения причин недостижения ожидаемого результата необходимо исследовать особенности прохождения упомянутых нами этапов правового регулирования.

В частности, низкая эффективность правового регулирования может явиться следствием недостатков правовой нормы или их системы – теоретико-методологических просчётов в самой идее, несмотря на хорошие технико-юридические решения по выражению воли законодателя и адекватную правоприменительную практику. Иными словами, государством могут быть неверно определены цели правового воздействия на общественные отношения или выбраны неудачные средства их достижения. Такая ситуация может быть обусловлена, например, недостаточной научной обоснованностью правовых норм вследствие недостоверных сведений о состоянии общественных отношений, поспешности в их разработке и т. п.

С другой стороны, хорошая идея, положенная в основу создаваемой нормы права или их систем, может быть неудачно реализована на стадии формулирования нормативных предписаний и включения их в систему действующего законодательства. Те или иные технико-юридические решения могут препятствовать уяснению подлинного смысла нормы, правильному правоприменению, неоправданно сужая либо расширяя спектр действия нормы или блокируя определённые модели реакции государства на отклонения от заданного эта-

лона должно-дозволенного поведения.

И конечно, снижение эффективности правовой нормы может происходить вследствие проблем в правоприменительной практике. Виной тому могут быть не только проблемы в процессуальной исполнимости правовых предписаний или в ресурсной необеспеченности правоприменения, не только установки вышестоящих государственных органов и особенности их целеполагания, но и обратное влияние участников регулируемых общественных отношений, а также результаты включённого наблюдения правоприменителей. В качестве отдельной проблемы можно назвать коррупцию.

В любом случае в процессе профессиональной деятельности правоприменители формируют собственное представление об эффективности различных мер правового воздействия на общественные отношения, об оптимальности тех моделей реакции государства на нарушение норм права, которые закреплены в существующих нормативных предписаниях.

Нельзя упускать из виду и тот факт, что конкретные индивиды, выступающие в роли правоприменителей, в большинстве случаев сами являются участниками регулируемых общественных отношений, а оттого имеют своё представление о полезности принимаемых государством нормативных предписаний.

В результате норма права может быть фактически бло-

кирована в её применении, если представления государства об идеальном состоянии регулируемых общественных отношений, а также о средствах достижения этого состояния будут расходиться с представлениями правоприменителей. Случаи такого расхождения, очевидно, должны наиболее ярко проявляться там, где допускается судебское или административное усмотрение, т. е. когда правоприменитель правомочен выбирать различные решения по каждому конкретному случаю, опираясь на принципы законности, справедливости, а также другие начала правового регулирования в определённой сфере общественных отношений.

Соответственно этим положениям стратегия исследования эффективности и полезности норм уголовного закона о дорожно-транспортных преступлениях будет построена так, чтобы сначала рассмотреть особенности уголовной политики государства, а затем – исследовать технико-юридические решения, выражающие уголовно-политические представления государства о целях и средствах правового воздействия на общественные отношения в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а затем определить совокупный результат применения статей главы 27 УК РФ и соотнести их с фактическим состоянием регулируемых общественных отношений.

Итак, рассматривая проблемы эффективности уголовно-правового института главы 27 УК РФ в системе социального контроля, мы будем уделять основное внимание не на-

личию или отсутствию препятствий для применения правовых предписаний, а тому результату, который они вызывают в регулируемых общественных отношениях. Иными словами, следует не столько рассматривать практику применения определённой статьи УК в конкретных случаях, сколько выходить за рамки сугубо правовой действительности и изучать социальную действительность – общие результаты применения нормы уголовного закона, её влияние на общественные отношения<sup>47</sup>.

В. Н. Кудрявцев, В. И. Никитинский, И. С. Самощенко и В. В. Глазырин называли такой подход изучением социальной эффективности правовых норм, справедливо указывая на его решающее значение в системе правового управления<sup>48</sup>. На социальный результат как на один из трёх главных признаков охранительной функции уголовного права обращает внимание и В. Д. Филимонов<sup>49</sup>.

Само нормативное правовое предписание может оказаться достаточно удачным и не вызывать затруднений ни в его толковании, ни в применении, однако это ещё не означает, что оно является хорошим инструментом управления, отражает объективные социальные процессы и позволяет бес-

---

<sup>47</sup> Лунеев ВВ. Очерк 6.3. Исторические предпосылки объективного вменения // Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: Сборник очерков / Под ред. В. В. Лунеева. М.: Издательство Юрайт, 2010. С. 182, 187–193.

<sup>48</sup> Эффективность правовых норм. С. 49.

<sup>49</sup> Филимонов В. Д. Охранительная функция уголовного права. СПб.: Издательство «Юридический центр-Пресс», 2003. С. 55.

печить требуемый уровень социального контроля.

Таким образом, под эффективностью норм уголовного закона в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств нами понимается их способность сокращать количество совершаемых дорожно-транспортных преступлений (в динамике, при прочих равных условиях).

Тогда выяснение соответствия между результатами действия норм уголовного закона и его же задачами позволит сделать вывод об эффективности. Это означает, что основным показателем эффективности уголовно-правовых норм в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта будет, в первую очередь, сокращение количества совершаемых дорожно-транспортных преступлений.

Поскольку уголовный закон является инструментом социального контроля, правовым средством управления поведением людей, постольку обозначенный нами результат (показатель эффективности) должен быть вызван сокращением количества случаев воспроизводства моделей легкомысленного и небрежного правонарушающего поведения участников дорожного движения, а также выбраковыванием соответствующих им социально-психологических установок. Всё это, в свою очередь, должно быть связано с действием уголовного закона.

Цели уголовного закона в настоящее время не имеют математического описания, а поэтому мы не сможем выразить эффективность в конкретных числовых показателях. Тем не менее можно судить об эффективности уголовно-правовых норм в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, а отсюда признать её низкой, средней или высокой либо вовсе отсутствующей.

Важно и то, что эффективность исследуемых нами охранительных уголовно-правовых норм не может быть сведена исключительно к способности сокращать количество дорожно-транспортных преступлений<sup>50</sup>, поскольку эти нормы охраняют уже сложившиеся общественные отношения в сфере транспорта, построенные на базе социально-технических регулятивных норм. Иными словами, уголовный закон призван обеспечить нормальное, безопасное функционирование транспорта и не предполагает его прекращение во имя предупреждения преступлений.

Поэтому действие эффективного уголовного закона должно обеспечивать безопасность общественных отношений в сфере дорожного движения и эксплуатации транспорта, когда дорожно-транспортные преступления сведены к минимуму (а с началом действия закона в динамике их количе-

---

<sup>50</sup> Хотя мы считаем верной постановку вопроса о том, что эффективность правовых норм и их социальная полезность – разные свойства, которые могут оказаться в различных вариантах соотношения между собой.

ство сокращается), при условии, что сам транспортный процесс сохранён.

Определившись с основными теоретическими, методологическими подходами и категориальным аппаратом, перейдём к изложению результатов исследования.

## **1.2. Общие сведения о дорожно-транспортной аварийности и преступности в России и Иркутской области**

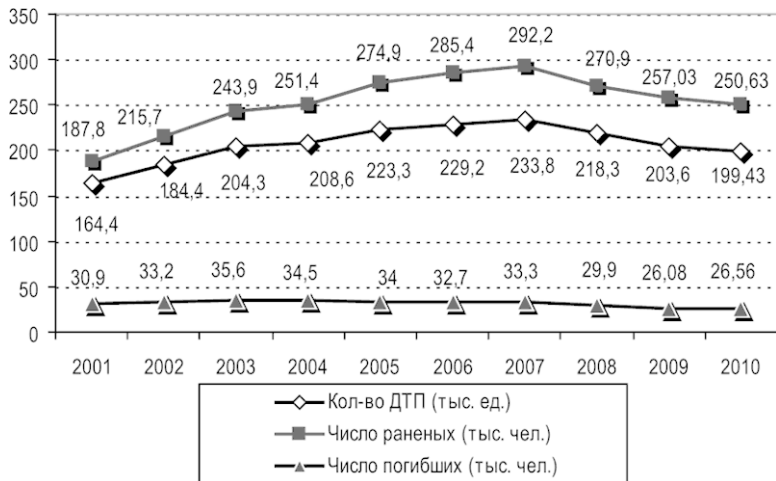
Для того чтобы дать развёрнутую криминологическую характеристику изучаемого явления, рассмотрим общие параметры статистического отражения дорожно-транспортной аварийности и дорожно-транспортной преступности, а также особенности их распределения по территории и связи с некоторыми естественными (неуправляемыми) и искусственными (управляемыми) переменными.

В процессе раскрытия криминологической характеристики мы будем формировать факторную модель, лежащую в основе нашей рабочей гипотезы о понимании детерминации изучаемых явлений, а также о перспективных мерах профилактики.

Начнем анализ с рассмотрения общих закономерностей дорожно-транспортной аварийности по России в целом<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> Статистические сведения по Российской Федерации и регионам приводятся по: Преступность и правонарушения (2001–2005): Статистический сборник. М.: ГИАЦ МВД России, 2006. С. 135–139; Преступность и правонарушения (2002–2006): Статистический сборник. М.: ГИАЦ МВД России, 2007. С. 135–139; см. также ресурсы официального сайта ДОБДД МВД России: Статистика аварийности за 2010 год // Официальный сайт ДОБДД МВД



*Диаграмма 1. Показатели дорожно-транспортной аварийности в России*

Как видно на диаграмме 1, с 2001 по 2007 год включительно в России увеличивались количество аварий и число раненых в дорожно-транспортных происшествиях. Обозначенные показатели имели положительную, достаточно жесткую корреляционную зависимость. Коэффициент корреляции между ними равнялся 0,9991 и может быть приравнен

к функциональной связи.

Сокращение дорожно-транспортной аварийности в 2008 и 2009 годах также демонстрирует наличие обнаруженной тесной корреляции с показателями раненых участников дорожного движения.

Изменение количества погибших от дорожно-транспортных происшествий, напротив, практически не зависит от количества аварий. Примечательно, что уровень смертности до 2008 года колебался вокруг 33 тыс. погибших. От этого среднего показателя происходили отклонения в сторону увеличения или уменьшения, при том что характер этих изменений не укладывался в общую тенденцию, а носил ситуативный характер. Коэффициент корреляции между количеством ДТП и числом погибших равнялся 0,4393. Лишь в 2008 и 2009 годах число погибших плавно, но поступательно сокращалось – до 2010 года, когда показатели смертности в 24 субъектах Российской Федерации и в целом по России снова стали расти.

Такое положение свидетельствует о том, что число раненых – это показатель, производный от аварийности, а число погибших – относительно производный. Иными словами, увеличение или уменьшение количества аварий влечет подобные изменения количественного показателя раненых, однако не обуславливает такого же изменения количественного показателя погибших: этот показатель может измениться в другую сторону. Мы находим следующее объяснение это-

му наблюдению.

Во-первых, на летальный исход дорожно-транспортного происшествия влияет множество параметров, имеющих ситуативный характер, следовательно, они уникальны в каждом конкретном случае. Это, например, траектория столкновения транспортных средств, состояние здоровья участников ДТП, наличие и состояние систем безопасности автомобиля, наличие в салоне незакрепленных тяжелых предметов, скорость прибытия медицинской помощи, квалификация медицинских работников и т. д. Все эти факторы делают летальный исход не строго закономерным, а вероятностным, с разной степенью выраженности в каждом случае.

Во-вторых, показатель смертности зависит от особенностей научно-технического прогресса данного общества, особенно в вопросах систем безопасности самих технических устройств (автомобилей) и дорог, а также от развития и уровня организации экстренной медицинской помощи. Эти показатели достаточно инертны и не зависят от уровня аварийности напрямую, а изменяются по своим закономерностям, характеризуясь отклонениями на коротких временных интервалах. Эти неупорядоченные отклонения мы можем наблюдать на графике, в то время как кривая смертности однозначно отличается своей формой от кривых аварийности и числа раненых.

В целом можно отметить, что уровень безопасности на дорогах России остаётся низким, хотя по основным показате-

лям дорожно-транспортной аварийности обозначилась тенденция к увеличению.

Смертность от дорожно-транспортных происшествий, вне всякого сомнения, вызвана фактом существования дорожно-транспортной аварийности, а опосредованно – общей аварийности. Если бы не было аварий на дорогах, не было бы и погибших в них людей.

Тем не менее параметры последствий существующей аварийности обусловлены двояким факторным набором. Уровень аварийности жёстко коррелирует с числом раненых в результате ДТП. Соответственно, снижение аварийности гарантированно скажется на подобном же сокращении травматизма, что мы и наблюдали в 2008 и 2009 годах.

При этом уменьшение числа погибших не последует автоматически. Поэтому сокращение смертности и контроль за её уровнем возможны без корректировки уровня дорожно-транспортной аварийности. Видение этой факторной разницы между различными последствиями дорожно-транспортной аварийности прослеживается в высказываниях Президента Российской Федерации Д. А. Медведева<sup>52</sup>.

Вместе с тем сокращение одной лишь смертности не делает дорожное движение безопасным и имеет системные ограничения: существование высокого уровня аварийности

---

<sup>52</sup> Дмитрий Медведев требует повысить уровень медпомощи, оказываемой при ДТП // Тюмень: Национальные проекты. URL: <http://np.tyumen-city.ru/info/pgl/931/> (дата обращения: 01.08.2009 г.)

не позволит снизить смертность на дорогах России. На наш взгляд, подкреплённый результатами исследования, необходимо воздействие одновременно по двум направлениям: снижение уровня общей аварийности (а отсюда – количества ДТП с пострадавшими), при одновременном проведении мероприятий по сокращению смертности. Современная государственная политика в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения эти особенности учитывает.

Нельзя, однако, не отметить, что общероссийские тенденции являются достаточно общими, поскольку не отражают региональной специфики. Разность уровней того или иного статистически измеряемого явления в различных регионах страны при обобщённом анализе сглаживается, делая проводимый анализ достаточно обезличенным. По этой причине в криминологии принято пользоваться более подробной дифференциацией предметной области исследования: по отдельным видам преступности, социальным группам либо по отдельным регионам, крупным городам и пр.<sup>53</sup>

---

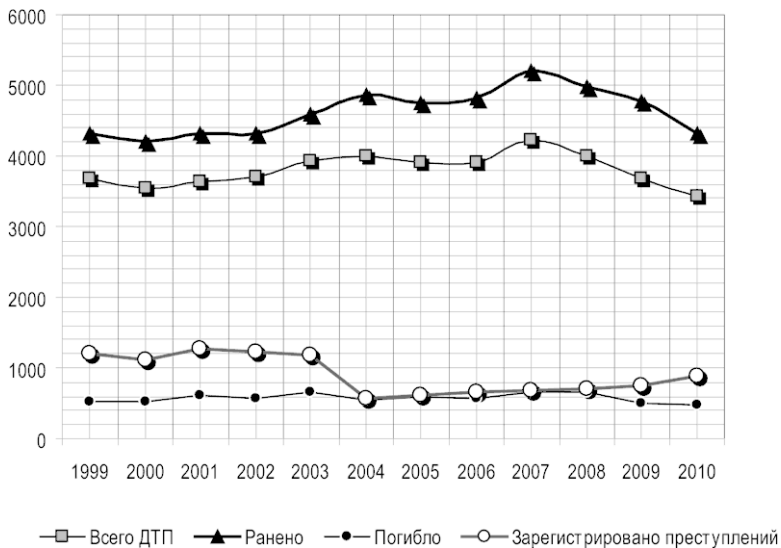
<sup>53</sup> *Гладких В. И.* Преступность в сверхкрупном городе и её предупреждение органами внутренних дел (на материалах города Москвы). М.: ВНИИ МВД России, 1996; *Золотухин С. Н.* Уличная насильственная преступность и её предупреждение: по материалам Уральского региона: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. Челябинск, 2004. С. 4 и далее; *Погорелова Г. М.* Криминологическая характеристика и профилактика уличной преступности несовершеннолетних (по материалам г. Калуги): Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2004. С. 5 и далее; *Репецкая А. Л.* Виновное поведение потерпевшего и принцип справедливости в уголовной политике. Иркутск: Изд-во Иркутск, ун-та, 1994; *Ростов К. Т.* Методология регионального анализа преступности в России: Дис.... д-ра юрид. наук: 12.00.08.

Поэтому для отыскания региональных закономерностей и ведущих детерминант дорожно-транспортной аварийности и преступности перейдём к их анализу в пределах Иркутской области.

Как следует из диаграммы 2 и таблицы 1, наибольшее число погибших в Иркутской области было отмечено в 2003 году, а всплеск аварийности пришелся на 2003, 2004 и 2007 годы. При этом 2007 год представляет собой точку, отражающую общую положительную тенденцию дорожно-транспортной аварийности, а 2004 год отражает количественный «скачок», превышающий средние показатели общей тенденции. По всей видимости, в 2003, 2004 и 2007 годах проявился некий криминогенный фактор, который в другие годы не был столь выраженным.

---

СПб., 1998. С. 4–6 и далее; *Чернов А. В.* Современная социально-криминологическая обстановка в Прибайкальском регионе и проблемы борьбы с преступностью: Дис.... канд. юрид. наук: 12.00.08. СПб., 1995. С. 5 и далее; *Юзиханова Э. Г.* Моделирование криминогенных процессов в субъектах Российской Федерации. Тюмень: Изд-во «Вектор Бук», 2005. С. 4 и далее, и др.



*Диаграмма 2. Сведения о дорожно-транспортной преступности и аварийности в Иркутской области*

*Таблица 1. Сведения к диаграмме о дорожно-транспортной преступности и аварийности в Иркутской области*

Период	Зарегистрировано преступлений	Всего ДТП	Ранено	Погибло
1999	1194	3677	4317	519
2000	1128	3542	4212	517
2001	1282	3631	4315	606
2002	1224	3700	4316	575
2003	1188	3939	4585	664
2004	565	4003	4872	539

Период	Зарегистрировано преступлений	Всего ДТП	Ранено	Погибло
2005	621	3915	4742	599
2006	660	3913	4807	574
2007	687	4223	5205	660
2008	711	4003	4978	654
2009	758	3685	4764	502
2010	896	3435	4322	487

Обращает на себя внимание и циклический характер кривой дорожно-транспортной аварийности (как и кривой числа раненых). Каждый виток цикла при этом укладывается в вектор тенденции к увеличению количества ДТП и пострадавших. Исключение составляют 2009 и 2010 годы, которые могут отражать определённые изменения в рассматриваемом явлении.

Но гораздо более показательна динамика зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений, где хорошо

виден эффект от декриминализации средней тяжести вреда здоровью и крупного материального ущерба в 2003 году<sup>54</sup>. Вместе с тем после 2003 года снова наблюдается положительная динамика этого показателя, долгое время совпадавшая с ростом аварийности и производного от неё травматизма, с пологой устойчивой общей динамикой смертности с небольшими годовыми колебаниями, напоминающими синусоиду.

В 2008 и 2009 годах рост дорожно-транспортной преступности происходил на фоне снижения основных показателей дорожно-транспортной аварийности. Лишь в 2010 году преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств было зарегистрировано меньше, чем за предшествующий год.

Но и эти выводы не дают ещё достаточных представлений о дорожно-транспортной аварийности или преступности в Иркутской области, а значит, не позволяют отыскать закономерности их изменения и комплекс ведущих детерминант.

Поэтому необходимо рассмотреть особенности распределения дорожно-транспортной аварийности более подробно – как в динамике, так и по структуре. Приведём результаты анализа сезонных колебаний ДТП с пострадавшими по Ир-

---

<sup>54</sup> Федеральный закон от 08.12.2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 2003. № 50. Ст. 4848; 2004. № 11. Ст. 914; 2006. № 2. Ст. 176; 2009. № 31. Ст. 3921; 2010. № 15. Ст. 1756.

кутской области (см. диаграмму 3).

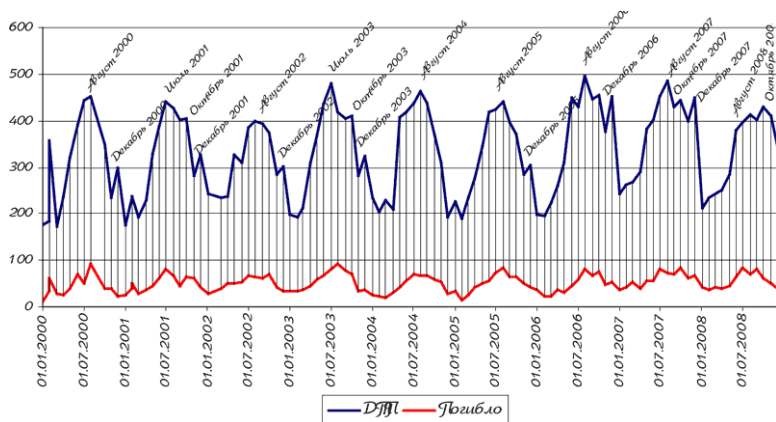


Диаграмма 3. Сезонные колебания дорожно-транспортной аварийности и погибших от ДТП в Иркутской области

Развитие дорожно-транспортной аварийности, а также смертности на приведённой диаграмме во времени выглядит как повторяющиеся устойчивые сезонные колебания (циклы).

«Сезонность» является характерным признаком многих видов преступного поведения, преступности в целом и вообще большинства юридически значимых явлений<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> См. об этом: *Лунеев В. В.* Юридическая статистика: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрист, 2004. С. 281, 284–290; *Юзиханова Э. Г.* Моделирование криминогенных процессов в субъектах Российской Федерации. С. 29–48.

Существование циклических закономерностей распределения ДТП по месяцам в пределах одного года обнаруживалось различными исследователями. Вместе с тем результаты его описания – как по характеру распределения, так и по причинам выявленной циклическости – разнятся.

Например, группа исследователей факторов дорожно-транспортной аварийности, разместившая результаты своей работы на Интернет-портале Statsoft.ru, в результате обобщения информации о 10 600 ДТП из различных регионов страны (путём случайной выборки из 100 000 аварий по стране) пришла к выводу, что самыми аварийными месяцами являются апрель и май. Этот факт они объясняют плохими дорожными условиями, изношенностью дорог и весенним эмоциональным состоянием водителей. Самым же безопасным месяцем назван август<sup>56</sup>.

Вместе с тем статистические сведения о дорожно-транспортной аварийности в Иркутской области, представленные на диаграмме 3, убедительно свидетельствуют о совершенно другом её распределении в течение года.

Во-первых, наиболее аварийными являются летние месяцы, в первую очередь июль и август. «Лидерство» между ними по количеству ДТП с пострадавшими варьируется, одна-

---

<sup>56</sup> См. комментарий к рис. 3 (Анализ причин и следствий дорожно-транспортных происшествий//Интернет-портал Statsoft.ru. URL: <http://www.statsoft.ru/home/portal/applications/insurance/dtp.htm> (дата обращения: 02.08.2009 г.)).

ко чаще всего встречается именно август. Достаточно высоким уровнем аварийности в Иркутской области отличаются также июнь и сентябрь, а в 2003, 2006, 2007 и 2008 годах – октябрь. При этом 2008 год даже несколько отличается от предшествующих лет смещением пика аварийности и смертности на осенние месяцы.

При этом интерес представляет даже не столько сам уровень аварийности, сколько особенности динамики, а также отклонения от неё. Так, сентябрь традиционно располагается в пределах тенденции к снижению, в то время как октябрь в 2001, 2003 и 2006 годах выбивался из этой тенденции: показатели аварийности либо оставались на уровне сентября, либо становились немного выше.

В семи случаях из девяти наблюдаемых лет на диаграмме 3 можно обнаружить всплеск аварийности в декабре (исключение – 2004 и 2008 годы). Конечно, уровень аварийности в этот месяц не превышает 60 % от показателей августа и июля, однако он резко выбивается из общей осенне-зимней тенденции к снижению.

В 2001, 2004 и 2005 годах всплеск аварийности отмечался также в феврале, марте и январе соответственно. Нельзя не заметить и большого сходства кривых дорожно-транспортной аварийности и смертности в 2006 и 2007 годах. В 2008 году характеристики распределения аварийности и смертности по месяцам изменились.

Немаловажно сопоставление уровня аварийности с динамическими и абсолютными показателями смертности. Из диаграммы 3 следует, что между показателями дорожно-транспортной аварийности и гибелью людей (этот показатель относится к дорожно-транспортным происшествиям с признаками преступления) нет жёсткой корреляции. Например, в летние месяцы она в целом достаточно сильна, хотя в 2002, 2003 и 2004 годах пики этих явлений не совпадали.

В осенние, зимние и весенние месяцы кривые аварийности и смертности разнятся ещё чаще. В целом, кривая случаев гибели людей более инертна, чем динамика дорожно-транспортной аварийности.

Прежде всего следует отметить, что всплеск аварийности в декабре не вызывает увеличения смертности. В ноябре, напротив, при сохранении продолжающейся отрицательной динамики дорожно-транспортной аварийности уровень смертности в основном выше, чем в декабре.

Мы не склонны объяснять выявленные сезонные колебания – традиционное смещение аварийности на летние месяцы и отклонения от общих тенденций в октябре и, особенно, в декабре – погодными условиями и эмоциональным состоянием участников дорожного движения.

Как показали результаты нашего исследования, а также итоги статистического обобщения достаточно большого количества ДТП по стране, до 60 % всех аварий происходят

на сухом дорожном покрытии и в приемлемых для вождения погодных условиях<sup>57</sup>. А. И. Коробеев отмечает, что с плохим состоянием дорог (по качеству дорожного покрытия, наличию гололёдных явлений, снега, тумана, дождя и т. п.) так или иначе связано около 12 % дорожно-транспортных преступлений<sup>58</sup>.

Нельзя, конечно, отрицать влияние погодных условий, в том числе видимости, особенностей дорожного покрытия и температуры воздуха, на аварийность. Вместе с тем выявленные закономерности слишком повторяемы, а поэтому должны объясняться одним ведущим фактором или факторным комплексом, когда погодные условия и другие входящие переменные лишь частично корректируют общую тенденцию.

Предварительные результаты статистических наблюдений позволяют предположить, что особенности распределения дорожно-транспортной аварийности, а также смертности по месяцам в общих чертах могут объясняться характером социальной активности в регионе. С таких позиций смещение пика аварийности на лето и начало осени выглядит достаточно логично: это сезон дачной активности, а также от-

---

<sup>57</sup> См. рис. 15 и комментарий к нему (Анализ причин и следствий дорожно-транспортных происшествий // Интернет-портал Statsoft.ru. URL: <http://www.statsoft.ru/home/portal/applications/insurance/dtp.htm> (дата обращения: 02.08.2009 г.)).

<sup>58</sup> Коробеев А. И. Транспортные преступления. С. 312.

пусков, каникул и выездов за пределы населённых пунктов, на природу. Другое условие: определённая часть владельцев автотранспорта стараются реже его использовать в осенний, зимний и весенний периоды вследствие специфики погодных и дорожных условий в эти времена года.

Между тем сезон плохой погоды, традиционного гололёда, весенней распутицы не совпадает с пиками аварийности, а следовательно, не определяет изучаемое явление. Более того, результаты экспертных оценок среди водителей г. Иркутска и сотрудников ГИБДД свидетельствуют, что в плохую погоду (дождь, снег) и гололёд водители стараются двигаться с меньшей скоростью, нежели в хорошую погоду: сказывается общее убеждение, распространённое в обществе, что в таких условиях аварии происходят чаще. В частности, в процессе анкетирования при устной беседе с 49 респондентами 32 человека (65,3 %) выразили мнение, что больше всего аварий происходит именно в плохую погоду, в гололёд, а по времени года – поздней осенью, зимой или ранней весной, когда на дорогах распутица.

В действительности, как мы можем наблюдать, на дорогах Иркутской области всё происходит наоборот, и опасаться нужно хорошего времени года с позиции как погодных условий, так и дорожного покрытия. В то же время убеждение людей о высокой аварийности в период распутицы, в гололёд и дождь играет роль сдерживающего фактора с позиций безопасности дорожного движения, и разрушать этот стереотип,

на наш взгляд, не стоит.

Всплеск аварийности в декабре по своей тенденции также может объясняться характером социальной активности, а именно – предновогодней. Низкие скорости, при которых происходят ДТП в декабре, из-за перегруженности городских дорог в предновогодние дни при осторожности водителей (из-за погодных условий) предопределяют низкий показатель смертности.

Несмотря на это, региональные закономерности распределения дорожно-транспортной аварийности, как и общероссийские, отражая основную тенденцию среди разницы отклонений частных величин, всё же являются слишком общими. Это, в свою очередь, не позволяет решить поставленную задачу по построению рабочей гипотезы о причинах дорожно-транспортной аварийности и преступности.

Разница в особенностях аварийности между населёнными пунктами, городами, сельской местностью и трассами федерального, регионального значения при сложении соответствующих показателей сглаживается и в таком обобщённом виде может вести к ошибкам.

Именно из-за этой проблемы, на наш взгляд, авторы исследования, размещённого на портале StatSoft.ru<sup>59</sup>, не смогли выявить ряд характерных особенностей: масштабы обоб-

---

<sup>59</sup> См.: Анализ причин и следствий дорожно-транспортных происшествий // Интернет-портал Statsoft.ru. URL: <http://www.statsoft.ru/home/portal/applications/insurance/dtp.htm> (дата обращения: 02.08.2009 г.)

щения сгладили разность тенденций, имеющих региональные и местные отличия, но являющихся важными и одновременно типичными по основной части регионов России<sup>60</sup>, а выводы о распределении ДТП по месяцам вошли в существенное противоречие с региональными закономерностями, например по Иркутской области.

Обобщение показателей дорожно-транспортной аварийности на уровне субъекта Российской Федерации выявляет уже гораздо больше особенностей, однако, как показали наши исследования, и они не предоставляют достаточной информации для чётких выводов и формулировок, равно как и для определения адекватных рычагов управления.

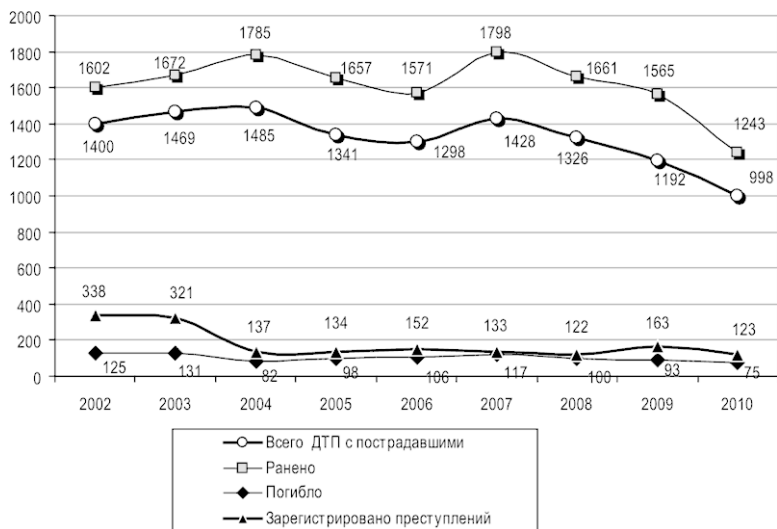
Поэтому наибольшей результативности можно достичь путем исследования транспортной аварийности и дорожно-транспортной преступности на уровне обобщения в пределах населённого пункта, т. е. на местном уровне. При этом влияние особенностей рассматриваемых явлений в других населённых пунктах сводится к минимуму, предоставляя исследователю достаточно чистый эмпирический материал.

Полученные выводы можно будет сравнивать с другими населёнными пунктами и получать новые обобщающие выводы (о сходстве либо различии одного и того же явления в разных административно-территориальных образованиях).

---

<sup>60</sup> Это касается, например, закономерностей распределения аварийности по времени суток и по дням недели.

Опираясь на эти умозаключения и учитывая предопределённые границы предмета нашего исследования, тяготеющего к поискам причин дорожно-транспортной преступности, а также на обнаруженную цикличность дорожно-транспортной аварийности в Иркутской области, перейдём к анализу дорожно-транспортной аварийности и преступности в пределах выбранного нами крупного города – Иркутска.



*Диаграмма 4.* Показатели дорожно-транспортной аварийности и зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений в г. Иркутске за 2002–2010 гг.

На диаграмме 4 достаточно хорошо видно, что смерт-

ность в г. Иркутске практически не зависит от уровня дорожно-транспортной аварийности и её изменений, если не сказать больше – как правило, она колеблется в обратную сторону.

Рост дорожно-транспортной аварийности в г. Иркутске обычно сопровождался снижением смертности, а уменьшение количества аварий с пострадавшими наблюдалось наряду с ростом случаев гибели людей в результате ДТП.

При этом кривая дорожно-транспортной преступности ещё больше отражает признаки обратной корреляции с дорожно-транспортной аварийностью. В частности, в 2007 году в г. Иркутске в сравнении с 2006 годом существенно увеличилось количество ДТП с пострадавшими и число раненых (+10,02 и +14,5 % соответственно). При этом незначительно увеличилась смертность (на 11 погибших, или +10,4 %), однако динамика регистрации дорожно-транспортных преступлений оказалась отрицательной (-12,5 %).

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.