

Научная статья

УДК 343.9

EDN BFIYZQ

DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(2).505-514

**В.В. Борцов, Е.З. Сидорова** *Восточно-Сибирский институт МВД России, г. Иркутск, Российская Федерация*Автор, ответственный за переписку: Е.З. Сидорова, ketrik6@mail.ru

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В РОССИИ

АННОТАЦИЯ. Значение качественных и безопасных дорог для общества чрезвычайно велико. Транспортная безопасность в нашей стране была и остается одной из приоритетных задач в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации. Именно поэтому по-прежнему крайне важно уделять внимание вопросам профилактики дорожно-транспортных преступлений, повышенная общественная опасность которых заключается в наступлении тяжелых последствий в виде причинения вреда здоровью участников дорожного движения либо их смерти. Анализ официальных статистических данных, характеризующих дорожно-транспортную безопасность в России за последние годы, свидетельствует о том, что в настоящее время наметилась тенденция к снижению количества совершаемых дорожно-транспортных происшествий в нашей стране. Вместе с тем, согласно официальным статистическим данным МВД России, в 2022 году было совершено около 80 тысяч преступлений, посягающих на дорожно-транспортную безопасность. Несмотря на тенденцию к снижению регистрируемых дорожно-транспортных преступлений, нельзя не отметить, что они (данные преступления), к сожалению, по-прежнему совершаются, что еще раз свидетельствует о том, что данная проблематика по-прежнему актуальна для нашего общества. Авторы заключают, что реализация такой государственной задачи, как обеспечение безопасности участников дорожного движения, должна осуществляться комплексно: не только путем привлечения к административной или уголовной ответственности виновных лиц, но и посредством ранней профилактики, в частности, путем строительства дорог, отвечающих нормативным требованиям безопасности, четкого соблюдения правил выдачи водительских прав, желательного приобретения защитных костюмов (для водителей мототранспорта) и др.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Дорожно-транспортные преступления, транспортная безопасность, профилактика, дорожно-транспортные происшествия, уголовная ответственность.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 14 мая 2024 г.; дата принятия к печати 21 июня 2024 г.; дата онлайн-размещения 30 июня 2024 г.

Original article

V.V. Bortsov, E.Z. Sidorova *East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
Irkutsk, Russian Federation*Corresponding author: E.Z. Sidorova, ketrik6@mail.ru

ON SOME ISSUES OF ROAD TRAFFIC CRIMES PREVENTION IN RUSSIA

ABSTRACT. The importance of high-quality and safe roads for society is extremely high. Transport safety in our country has been and remains one of the priorities in the field of ensuring the national security of the Russian Federation. That is why it is still extremely important to pay attention to the prevention of traffic and transport

© Борцов В.В., Сидорова Е.З., 2024

crimes, the increased public danger of which lies in the onset of severe consequences in the form of harm to the health of road users or their death. An analysis of official statistical data characterizing road safety in Russia in recent years indicates that there is currently a tendency to decrease the number of road accidents in our country. At the same time, according to official statistics provided by the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, in 2022 about 80 thousand crimes were committed that infringe on road safety. Despite the downward trend in recorded road traffic crimes, it should be noted that, unfortunately, they (these crimes) are still being committed, which once again indicates that this issue is still relevant for our society. The authors conclude that the implementation of such a state task as ensuring the safety of road users should be carried out comprehensively: not only by bringing to justice those responsible for committing traffic crimes and administrative offenses, but also through early prevention, in particular, by building roads that meet regulatory requirements safety requirements, strict compliance with the rules for issuing a driver's license, the desirable purchase of protective suits (for motor vehicle drivers), etc.

KEYWORDS. Traffic crimes, transport safety, prevention, traffic accidents, criminal liability.

ARTICLE INFO. Received May 14, 2023; accepted June 21, 2024; available online June 30, 2024.

Транспортная безопасность в нашей стране была и остается одной из приоритетных задач в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации [1, с. 389]. В Стратегии национальной безопасности России от 2021 года Президент нашего государства подчеркнул, что транспортная инфраструктура находится в зоне повышенного риска, поскольку на уровень транспортной безопасности влияют угрозы различного характера¹. В этой связи обращение к проблематике обеспечения такого вида транспортной безопасности, как дорожно-транспортная безопасность, является актуальным и обоснованным. На актуальность данной проблематики также неоднократно указывали и продолжают указывать специалисты [2, с. 48; 3, с. 47].

Высокий уровень дорожно-транспортной безопасности складывается из различных показателей, и в первую очередь это показатель смертности от дорожно-транспортных происшествий: чем ниже данный показатель, тем выше уровень дорожно-транспортной безопасности в нашей стране. Обратимся к официальным статистическим данным, характеризующим смертность на дорогах в нашей стране за последние годы (табл. 1)².

Таблица 1

Характеристика дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации за 2019–2022 гг.

Год	2019	2020	2021	2022
ДТП	164 358	145 073	133 331	126 705
темп прироста, %	–	-11,6	-8,1	-5,0
погибло	16 981	16 152	14 874	14 172
темп прироста, %	–	-4,9	-7,9	-4,7
ранено	210 977	183 040	167 856	159 635
темп прироста, %	–	-13,2	-8,3	-4,9

Анализ приведенных официальных статистических данных, характеризующих дорожно-транспортную безопасность в России за последние годы, свидетельствует о том, что в настоящее время наметилась тенденция к снижению количе-

¹ О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 // Собрание законодательства РФ. 2021. № 27, ч. II. Ст. 5351.

² Госавтоинспекция : офиц. сайт. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 18.01.2024).

ства совершаемых дорожно-транспортных происшествий в нашей стране. Данную тенденцию следует признавать положительной, поскольку это свидетельствует о качественно реализуемых мерах профилактики ДТП. Кроме того, наблюдается тенденция к снижению показателей смертности и травматизма на дорогах, что также является свидетельством реализуемых на государственном уровне мер превенции в данной сфере общественных отношений.

Вместе с тем, нам хотелось бы обратить внимание на показатели дорожно-транспортной преступности. В действующем уголовном законе России предусмотрено несколько составов преступлений, посягающих на дорожно-транспортную безопасность (далее по тексту — УК РФ)³. Чаще всего совершаются такие преступления, как нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) и управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ).

Согласно официальным статистическим данным, представленным Министерством внутренних дел Российской Федерации, в 2022 году было совершено около 80 тысяч преступлений, посягающих на дорожно-транспортную безопасность (табл. 2)⁴.

Таблица 2

Характеристика дорожно-транспортной преступности в Российской Федерации за 2019–2022 гг.

Год	2019	2020	2021	2022
Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	19 618	18 629	18 217	17 595
<i>темп прироста, %</i>	–	-5,0	-2,2	-1,3
Управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющими судимость	68 035	68 438	66 327	61 208
<i>темп прироста, %</i>	–	+0,6	-3,1	-7,7

Ряд вопросов, которые возникают при квалификации дорожно-транспортных преступлений, разрешен в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 9 декабря 2008 года № 25 (далее по тексту — ППВС № 25)⁵. Однако превенция дорожно-транспортных преступлений должна выражаться не только в расследовании уже совершенных преступлений, повлекших за собой наступление тяжелых последствий в виде причинения вреда здоровью участников дорожного движения либо их смерть, но и в

³ Уголовный кодекс Российской Федерации : Федер. закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

⁴ Состояние преступности за 2019—2022 гг. // Министерство внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://мвд.рф/reports> (дата обращения: 11.10.2023).

⁵ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 дек. 2008 г. № 25 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

ранней профилактике, направленной на недопущение совершения подобных деяний [4, с. 59].

Если говорить о превенции дорожно-транспортных преступлений посредством реализации уголовного закона, то превенция в данном случае выражается в применении уголовного наказания за совершение виновного деяния. Эффективность такого предупреждения обуславливается, в первую очередь, суровостью и неизбежностью наказания. Под суровостью наказания следует понимать строгость наказания или свойство определенности наказания. В таком случае, более эффективными и надежными мерами общего предупреждения являются наиболее определенные виды наказания.

Освещая показатели официальной статистики о дорожно-транспортных преступлениях, мы указали, что одним из наиболее распространенных преступлений в данной сфере общественных отношений является преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». В качестве субъекта рассматриваемого преступного деяния выступает лицо, которое достигло 16 лет и осуществляет управление транспортным средством, даже если данное лицо не имеет права на управление транспортным средством. Субъективная сторона такого деяния выражается в неосторожной форме вины (как правило, виновные лица, нарушая ПДД, опираются на собственную интуицию, надеясь на то, что негативные последствия не наступят). Если же говорить об объекте данного состава преступления, можно отметить, что в его качестве выступает общественная безопасность в сфере дорожного движения.

Еще один аспект уголовно-правовой превенции дорожно-транспортных преступлений заключается в криминализации деяний, угрожающих безопасности дорожного движения. В частности, в 2014 году было криминализировано такое деяние, как управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость⁶, в связи с чем в УК РФ появилась статья 264.1, а в 2021 году криминализации подверглось такое деяние, как нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами⁷, после чего в уголовном законе России закрепились статьи 264.2. Обратим внимание на содержание данных новых уголовно-правовых запретов, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Как мы уже сказали, ст. 264.1 и ст. 264.2 УК РФ была принята для того, чтобы обеспечить повышенную степень безопасности участников дорожного движения, в связи с чем и произошло внедрение в законодательные нормативные акты данного предписания. В указанной норме говорится о несении ответственности лицом, которое подвергнуто наказанию административного характера в рамках несоблюдения правил дорожного движения (далее по тексту — ПДД⁸). Криминализация этого деяния была актуальной на момент принятия поправок в уголовное законодательство в связи с большим количеством совершаемых дорожно-транспортных происшествий и высоким уровнем смертности в их результате. В этой связи было важно стабилизировать ситуацию по данному направлению, и зако-

⁶ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения : Федер. закон от 31 дек. 2014 г. № 528-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2015. № 1, ч. I. Ст. 81.

⁷ О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации : Федер. закон от 30 дек. 2021 г. № 458-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2022. № 1, ч. I. Ст. 27.

⁸ О Правилах дорожного движения : Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

нодатель принял решение воспользоваться для этого инструментами уголовного права, в частности, инструментом криминализации деяний.

Важно отметить, что указанные уголовно-правовые нормы (ст. 264.1 и ст. 264.2 УК РФ) имеют определенные схожие черты. В первой ситуации (ст. 264.1 УК РФ) можно утверждать, что нарушение состоит в повторном вождении транспортного средства при нахождении в нетрезвом состоянии, что квалифицируется как повторное вождение в нетрезвом виде, а во втором случае (ст. 264.2 УК РФ) речь идет именно о нарушении ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию и при этом лишенным права управления транспортными средствами.

Если учитывать параметры, отраженные в названных статьях уголовного закона, то ключевым объектом в рамках рассматриваемых нарушений является безопасность дорожного движения, при этом предметом данных преступлений выступает автомобиль или иное транспортное средство.

Говоря об объективной стороне данных нарушений, отметим, что она, по сути, состоит в игнорировании ПДД. Традиционно на практике этот момент выражается в управлении автотранспортным средством лицом, подвергнутым административному наказанию, а также лишенным права вождения.

Если обратить внимание на ст. 264.2 УК РФ, то следует отметить, что в части 1 названной статьи предусмотрена ответственность за несоблюдение отдельных положений ПДД: речь идет о нарушении ч. 4-5 ст. 12.9, а также ч. 4 ст. 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее по тексту — КоАП РФ⁹) лицом, которое подверглось наказанию в административном порядке и лишено права управления транспортом за любое действие, что прописано в ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ.

Важно отметить, что законодатель закрепил следующее правило: рассматриваемая уголовно-правовая норма не распространяется на случаи фиксации административных правонарушений с применением автоматизированных систем с функциями записи фото и видео или средств для осуществления фотосъемки и видеозаписи.

Стоит также отметить, что важную роль играет установление факта прекращения либо непрекращения исполнения постановления о назначении административного наказания. Правоприменитель также должен установить, не прошел ли год, в течение которого (даже после исполнения административного наказания) лицо все еще признается подвергнутым административному наказанию. Кроме того, правоприменителю необходимо установить, не осуществлялся ли пересмотр постановления о назначении административного наказания.

Составы рассматриваемых нами преступлений являются формальными, поэтому они признаются оконченным с момента начала движения транспортного средства, которым управляет виновное лицо.

Что касается субъективной стороны рассматриваемых составов преступлений, то она характеризуется умышленной формой вины. Цель и мотив преступного поведения на квалификацию рассматриваемого деяния не влияют.

Если мы говорим о субъекте преступлений, ответственность за совершение которых предусматривается нормами ст. 264.1 и ст. 264.2 УК РФ, то в данном случае следует вести речь о специальных субъектах: это либо лицо, допустившее нарушение ПДД, находящееся в состоянии опьянения (при этом данное лицо ранее уже привлекалось к административной или уголовной ответственности за подобное противоправное поведение), либо лицо, лишенное водительских прав (либо осужденное за подобное уголовно наказуемое деяние) в соответствии с административным наказанием.

⁹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федер. закон от 30 дек. 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1, ч. 1. Ст. 1.

Несомненно, уголовно-правовые методы должны использоваться в вопросах профилактики и предупреждения дорожно-транспортных правонарушений. Однако судебная и правоприменительная практика свидетельствуют о том, что при применении уголовно-правовых запретов, направленных на охрану дорожно-транспортной инфраструктуры, нередко возникают трудности. В частности, такие трудности связаны с разграничением смежных составов преступлений и административных правонарушений в сфере транспортной безопасности.

Особого внимания в рамках данной ситуации заслуживает вопрос, посвященный квалификации преступных деяний, имеющих смежный состав. Рассматриваемая категория в плане степени социальной опасности имеет определенные сходства. Поэтому для правильной и рациональной квалификации деяний требуется выделение отличающихся черт смежных составов правонарушений.

В ходе квалификации с целью профилактики ошибок требуется определение признаков, которые характерны для определенных составов. В частности, в гл. 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» присутствует несколько составов преступлений, которые являются смежными и в той или иной мере затрагивают общественные отношения в области нарушения ПДД.

В частности, существует схожесть между уголовно-правовыми нормами, закрепленными в ст. 263 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена», ст. 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» и ст. 268 «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта» УК РФ. Несмотря на схожесть названных составов преступлений, у них разнятся объект, в том числе предмет преступления, субъект, а также объективная сторона. В ст. 263 УК РФ речь идет о специальном субъекте, который достиг 16-летнего возраста и обладает определенными профессиональными характеристиками. Его ключевое отличие состоит в обязанности гарантировать безопасность движения, а также эксплуатации транспортного средства вследствие осуществления профессиональной деятельности. В свою очередь, субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является водитель транспортного средства, в то время как субъект преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, будет пассажир или пешеход, нарушивший правила безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.

Если принимать во внимание итоги оценивания судебной практики, следует отметить, что суды нередко сталкиваются с трудностями разграничения схожих составов преступлений. Особенно это происходит в том случае, если имеют место быть неоднозначные обстоятельства. Даже с учетом разъяснений ППВС № 25, о которых мы говорили ранее, в практике встречаются случаи, когда судам трудно разграничить смежные составы преступлений, в которых в той или иной степени задействованы участники дорожного движения.

Показательным в этом плане является приговор Бийского районного суда по делу № 1-13/2015 от 23 января 2015 года. Из обстоятельств дела следует, что гражданин Е. в результате опасной езды на транспортном средстве причинил гражданке Н. повреждения телесного характера, которые привели к ее гибели. Суд квалифицировал эти действия по ст. 109 УК РФ «Причинение смерти по неосторожности», несмотря на то, что, по нашему мнению, присутствовали все признаки ст. 264 УК РФ¹⁰.

¹⁰ Приговор Бийского районного суда (Алтайский край) от 23 января 2015 г. по делу № 1-13/2015 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/XmwPXXrFFQl1/> (дата обращения: 20.01.2024).

Таким образом, можно констатировать, что законодатель старается максимально использовать уголовно-правовые ресурсы для предупреждения дорожно-транспортных преступлений. Как справедливо отмечается в научной литературе, безопасность дорожного движения выступает фактором демографической стабильности [5, с. 67]. Однако, несмотря на тенденцию к снижению регистрируемых дорожно-транспортных преступлений, нельзя не отметить, что они (данные преступления), к сожалению, по-прежнему совершаются, что еще раз свидетельствует о том, что данная проблематика по-прежнему актуальна для нашего общества, а значит, по-прежнему остаются актуальными вопросы профилактики дорожно-транспортных преступлений и правонарушений [6, с. 99].

В частности, должное внимание следует уделить вопросам профилактики дорожно-транспортных правонарушений, в том числе преступлений, участником которых выступает водитель мототранспорта. Для обеспечения безопасности дорожного движения водители мототранспорта должны использовать мотошлемы¹¹. Помимо шлема, водителю мототранспорта целесообразно использовать защитную амуницию, однако ее стоимость нередко сопоставима со стоимостью самого мотоцикла, в связи с этим немногие могут себе позволить быть защищенным в полной мере.

Кроме того, перед тем, как сесть за управление мототранспортом, необходимо получить удостоверение на право управления соответствующими транспортными средствами.

Еще один аспект дорожно-транспортной безопасности заключается в качестве автомобильных дорог и дорожного полотна [7, с. 101]. Другими словами, можно говорить о влиянии элементов автомобильной дороги на безопасность движения. Чем качественнее дорога, тем эффективнее и безопаснее будет осуществляться дорожное движение. Специалисты отмечают, что большее количество дорог России не соответствует по своим параметрам существующим нормативам, что снижает эффективность дорожного движения и создает условия для возникновения ДТП [8, с. 6]. Безопасность движения можно повысить за счет увеличения коэффициента сцепления шин с дорогой [9, с. 67].

Неровность покрытия, по данным отдельных исследований, является причиной 13–18 % ДТП, связанных с неблагоприятными дорожными условиями [10, с. 477]. Единственным эффективным методом борьбы с неровностями покрытия является своевременный его ремонт.

Несомненно, в вопросах профилактики дорожно-транспортных происшествий (и преступлений в том числе) задействованы различные субъекты и органы [11, с. 57]. Связано это с тем, что вопрос обеспечения дорожно-транспортной безопасности является важным и значимым для всех членов общества, в связи с чем заниматься профилактикой смертности и травматизма на дорогах нашей страны должны различные субъекты [12, с. 175]. Охрана граждан от тех или иных правонарушений (как административно, так и уголовно наказуемых) традиционно является приоритетной для органов государственной власти, в частности, для Госавтоинспекции. В этой связи роль Госавтоинспекции в данной деятельности нельзя переоценить, поскольку сотрудники данной службы борются с дорожными правонарушениями.

Однако профилактикой дорожно-транспортной преступности занимаются не только государственные, но и гражданские институты общества. Так, роль СМИ в профилактике в области дорожного движения неопределима и разнообразна. Например, СМИ занимаются освещением предстоящих погодных условий, что можно рассматривать в качестве общей меры профилактики в области дорожного движения. При этом, несмотря на существование целого ряда про-

¹¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федер. закон от 30 дек. 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1, ч. 1. Ст. 1.

блем размещения материалов пресс-служб в Госавтоинспекции, представители СМИ продолжают осуществлять нередко эффективную профилактику в области дорожного движения. И данную тенденцию нельзя не признать положительной.

Другими словами, реализация такой государственной задачи, как обеспечение безопасности участников дорожного движения, должна осуществляться комплексно: не только путем привлечения к ответственности лиц, виновных в совершении дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений, но и посредством ранней профилактики, в частности, путем строительства дорог, отвечающих нормативным требованиям безопасности, четкого соблюдения правил выдачи водительских прав, желательного приобретения защитных костюмов (для водителей мототранспорта) и др.

Список использованной литературы

1. Сидорова Е.З. О некоторых проблемах безопасности дорожного движения и способах их решения / Е.З. Сидорова, А.В. Крячкова. — EDN SMJCAZ // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2020. — № 1 (3). — С. 388–392.
2. Зайкова С.Н. Транспортная безопасность и безопасность дорожного движения в структуре национальной безопасности Российской Федерации / С.Н. Зайкова. — EDN DCFLHT // Актуальные проблемы административного права и процесса. — 2021. — № 1. — С. 48–51.
3. Галицкий Р.В. Транспортная безопасность: проблемы отраслевой коммуникации / Р.В. Галицкий. — EDN ZHWCM // Вестник Уфимского юридического института МВД России. — 2022. — № 4 (98). — С. 47–55.
4. Борцов В.В. Роль уголовного закона в формировании и (или) защите социальных ценностей в сфере безопасности дорожного движения / В.В. Борцов. — DOI 10.31085/2310-8681-2022-4-216-58-60. — EDN BJNOIM // Союз криминалистов и криминологов. — 2022. — № 4. — С. 58–60.
5. Абдульязнов А.Р. Развитие системы безопасности дорожного движения как фактор демографической стабильности / А.Р. Абдульязнов. — EDN ASDFRF // Научный Татарстан. — 2017. — № 4. — С. 66–77.
6. Сидорова Е.З. Криминологический анализ факторов, детерминирующих совершение преступлений на объектах транспортной инфраструктуры Восточно-Сибирской железной дороги / Е.З. Сидорова, О.В. Ивушкина. — DOI 10.31085/2310-8681-2022-3-208-98-106. — EDN OGLUJD // Союз криминалистов и криминологов. — 2022. — № 3. — С. 98–106.
7. Мельников В.С. Транспортная безопасность: проблемы травматизма на объектах автомобильного, воздушного, речного и железнодорожного транспорта в России / В.С. Мельников, Ю.В. Мельникова. — EDN IDHXNH // Транспортная безопасность и противодействие терроризму на транспорте: правовые и организационные аспекты : II Междунар. науч. форум, Москва, 22 окт. 2021 г. — Москва, 2021. — С. 99–109.
8. Ананьин Н.А. Влияние элементов автомобильной дороги на безопасность движения / Н.А. Ананьин, А.А. Несмеянов. — EDN YPXJSP // Актуальные вопросы транспортной безопасности : сб. материалов Всерос. науч.-практ. конф., Иркутск, 24 марта 2017 г. — Иркутск, 2017. — С. 5–7.
9. Кузнецов Ю.В. Способы обоснования требований к минимально допустимому коэффициенту сцепления / Ю.В. Кузнецов, У.Г. Исмайл. — EDN MVXFGC // Изыскания и проектирование дорог : сб. науч. трудов конференции студенческого науч. общества кафедр. — Москва, 2021. — С. 61–71.
10. Ровность дорожных покрытий, как один из основных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения / З.А. Мевлидинов, М.Ф. Гордиенков, Е.В. Стельмах [и др.]. — EDN VRKOTE // Инновации в строительстве — 2020 : сб. докладов Междунар. науч.-практ. конф., Брянск, 25 дек. 2020 г. — Брянск, 2020. — С. 474–478.
11. Зайкова С.Н. Субъектный состав обеспечения транспортной безопасности: административно-правовой аспект / С.Н. Зайкова. — DOI 10.18572/2071-1166-2022-5-55-59. — EDN ZIKVFA // Административное право и процесс. — 2022. — № 5. — С. 55–59.

12. Жигалов П.Н. Взаимодействие подразделений органов внутренних дел на транспорте с иными субъектами обеспечения транспортной безопасности на современном этапе / П.Н. Жигалов. — DOI 10.25724/VAMVD.UQRS. — EDN UQFOVS // Вестник Волгоградской академии МВД России. — 2021. — № 2 (57). — С. 174–178.

References

1. Sidorova E.Z., Kryachkova A.V. About Some Road Safety Problems and Ways to Solve Them. *Upravlenie deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya* = *Road Safety Management — Status, Challenges, Ways to Improve*, 2020, no. 1, pp. 388–392. (In Russian). EDN: SMJCAZ.

2. Zajkova S.N. Transport Safety and Road Safety in the Structure of National Security of the Russian Federation. *Aktual'nye problemy administrativnogo prava i protsessa* = *Actual Problems of Administrative Law and Process*, 2021, no. 1, pp. 48–51. (In Russian). EDN: DCFLHT.

3. Galitsky R.V. Transport Security: Issues of Intra-Industry Communication. *Vestnik Ufimskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii* = *Bulletin of Ufa Law Institute of MIA of Russia*, 2022, no. 4, pp. 47–55. (In Russian). EDN: ZIIWCM.

4. Bortsov V.V. The Role of Criminal Law in the Formation and (or) Protection of Social Values in the Field of Road Safety. *Soyuz kriminalistov i kriminologov* = *The Union of Criminalists and Criminologists*, 2022, no. 4, pp. 58–60. (In Russian). EDN: BJNOIM. DOI: 10.31085/2310-8681-2022-4-216-58-60.

5. Abdulzyanov A.R. Development of the Road Safety System as a Factor of Demographic Stability. *Nauchnyi Tatarstan* = *Scientific Tatarstan*, 2017, no. 4, pp. 66–77. (In Russian). EDN: ASDFRF.

6. Sidorova E.Z., Ivushkina O.V. Criminological Analysis of the Factors Determining the Commission of Crimes on the Objects of the Transport Infrastructure of the East Siberian Railway. *Soyuz kriminalistov i kriminologov* = *The Union of Criminalists and Criminologists*, 2022, no. 3, pp. 98–106. (In Russian). EDN: OGLUJD. DOI: 10.31085/2310-8681-2022-3-208-98-106.

7. Melnikov V.S., Melnikova Yu.V. Transport Safety: Problems of Injuries at Road, Air, River and Rail Transport Facilities in Russia. In *Transport Safety and Counter-Terrorism at the Transport: Legal and Organizational Aspects. II International Scientific Forum, Moscow, October 22, 2021*. Moscow, 2021, pp. 99–109. (In Russian). EDN: IDHXNH.

8. Ananin N.A., Nesmeyanov A.A. Impact of Road Elements on Traffic Safety. In *Current Issues of Transport Security. Materials of the All-Russian Scientific and Practical Conference, Irkutsk, March 24, 2017*. Irkutsk, 2017, pp. 5–7. (In Russian). EDN: YPXJSP.

9. Kuznetsov Yu.V., Ismail O.G. Ways to Substantiate the Requirements for the Minimum Permissible Coefficient of Friction. In *Research and Design of Roads. Collection of Scientific Papers of the Conference of the Student Scientific Society of the Department*. Moscow, 2021, pp. 61–71. (In Russian). EDN: MVXFGC.

10. Mevlidinov Z.A., Gordienkov M.F., Stelmakh E.V., Kulkov B.I., Petrakov N.A. Evenness of Road Surfaces as one of the Main Factors Affecting Road Safety. In *Innovations in Construction — 2020. Collection of Reports of the International Scientific and Practical Conference, Bryansk, December 25, 2020*. Bryansk, 2020, pp. 474–478. (In Russian). EDN: VRKOTE.


11. Zaykova S.N. Parties Ensuring Transport Security: The Administrative Law Aspect. *Administrativnoye pravo i protsess* = *Administrative Law and Process*, 2022, no. 5, pp. 55–59. (In Russian). EDN: ZIKVFA. DOI: 10.18572/2071-1166-2022-5-55-59.

12. Zhigalov P.N. Interaction of Departments of the Internal Affairs on Transport with Other Support Subjects Transportation Security at the Modern Stage. *Vestnik Volgogradskoi akademii MVD Rossii* = *Bulletin of Volgograd Academy of the Russian Internal Affairs Ministry*, 2021, no. 2, pp. 174–178. (In Russian). EDN: UQFOVS. DOI: 10.25724/VAMVD.UQRS.

Авторы


Борцов Вячеслав Владимирович — заместитель начальника института (по учебной работе), полковник полиции, Восточно-Сибирский институт МВД России, г.

Иркутск, Российская Федерация, vyu-borcov@yandex.ru, SPIN-код: 4747-6791, AuthorID РИНЦ: 811600.

Сидорова Екатерина Закариевна — кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника кафедры уголовного права и криминологии, старший лейтенант полиции, Восточно-Сибирский институт МВД России, г. Иркутск, Российская Федерация, ketrik6@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-3477-3816>.

Authors

Vyacheslav V. Bortsov — Deputy Head of the Institute (for Academic Affairs), Police Colonel, East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Irkutsk, Russian Federation, vyu-borcov@yandex.ru, SPIN-Code: 4747-6791, AuthorID RSCI: 811600.

Ekaterina Z. Sidorova — PhD in Law, Associate Professor, Deputy Head of the Department of Criminal Law and Criminology, Senior Police Lieutenant, East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Irkutsk, Russian Federation, ketrik6@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-3477-3816>.

Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Для цитирования

Борцов В.В. О некоторых вопросах профилактики дорожно-транспортных преступлений в России / В.В. Борцов, Е.З. Сидорова. — DOI 10.17150/2411-6262.2024.15(2).505-514. — EDN BFIYZQ // Baikal Research Journal. — 2024. — Т. 15, № 2. — С. 505–514.

For Citation

Bortsov V.V., Sidorova E.Z. On Some Issues of Road Traffic Crimes Prevention in Russia. *Baikal Research Journal*, 2024, vol. 15, no. 2, pp. 505–514. (In Russian). EDN: BFIYZQ. DOI: 10.17150/2411-6262.2024.15(2).505-514.