**ВВЕДЕНИЕ**

В настоящее время значительную угрозу общественной безопасности представляют нарушения в сфере использования транспортных средств, так называемые транспортные преступления. Высокие мощности используемых источников, большие скорости движения, сложность технических систем предъявляют особые требования к лицам, работающим с транспортными средствами, и к тем, кто оказался в сфере их действия. Нарушения установленных правил безопасности управления транспортными средствами и их эксплуатации приводят к гибели и травмированию людей, материальным потерям, дезорганизации транспортного и пешеходного движения, работы организаций и предприятий. Тем самым усложняется обеспечение порядка и безопасности движения на автомобильных дорогах и улицах городов и других населенных пунктов.

Вопросы обеспечения безопасности движения автомобильного транспорта постоянно состоят в компетенции не только отдельных ведомств и организаций, но и всей общественности нашей страны. Данная работа посвящена исследованию такой проблемы, как понятие и виды транспортных преступлений. Актуальность изучения выбранной темы обуславливается тем, что значительное внимание, уделяемое проблемам дорожной безопасности, крайне необходимо. Дело в том, что механический транспорт, в том числе и автомобильный, – при неправильной эксплуатации или несоблюдении правил дорожного движения, является источником тяжелых, а подчас и трагических последствий.

Объектом исследования данной работы являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств.

Предметом исследования является учебная и нормативная литература, посвященная транспортным преступлениям, как одному из источников повышенной общественной опасности, изучению их классификации (видов), а так же основных направлений предупреждения данного вида преступлений.

Изучение выбранной темы – «Уголовно-правовые и криминологические аспекты преступлений против безопасности движения и эксплуатации автодорожного транспорта» предполагает достижение следующей цели – рассмотреть транспортные преступления, с точки зрения современного белорусского уголовного права. В соответствии с определенной целью в работе были поставлены и решены следующие задачи:

- рассмотреть понятие транспортных преступлений;

- выяснить правовую природу изучаемых преступлений;

- определить основания классификации транспортных преступлений;

- охарактеризовать виды анализируемых преступлений;

-рассмотреть конкретные примеры транспортных преступлений, применительно к законодательной базе;

- обобщить в работе полученный материал, сделать выводы.

При написании данной работы были использованы следующие методы: сравнительный метод (сравнению подвергаются виды транспортных преступлений), типологический (выделяются и рассматриваются виды преступлений на транспорте), аналитический (проводится анализ нескольких видов транспортных преступлений по основным признакам).

В правовой литературе данная тема освещена достаточно широко. При изучении выбранной темы были использованы работы таких авторов, как Лукашов А.И., Шуленкова И.В., Наумов А.В., Кудрявцев В.Н., Скуратов Ю.И., Никулин С.И., Лебедев В.М., Куринов А.В. и др., затрагивающие вопросы изучения транспортных преступлений с современной точки зрения. Также были использованы материалы с Интернет-ресурсов.

Законодательной основой изучения основных направлений по выбранной теме стал Уголовный кодекс РБ от 9 июля 1999 г. N 275-З, а так же Правила дорожного движения Республики Беларусь, утвержденные Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 г. №551.

**ГЛАВА 1**

**ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ В ИСТОРИИ УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

До образования Белорусского независимого государства понятие транспортных преступлений существовало уже в начале 20 в. Первоначально оно было сформировано в дореволюционном уголовном законодательстве Российской империи. Принимая во внимание обстоятельство, что территория современной Беларуси входила в состав данного государственного образования, то нормы, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта Уголовного права Российской империи распространяли свое действие и на Беларусь. Автор считает необходимым рассмотреть отдельные правовые акты, касающиеся поставленного в работе вопроса [2, c. 3].

Основное внимание в Уголовном уложении 1903 г. уделялось в первую очередь обеспечению безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, речного и морского транспорта. Так, в гл. 30 "Повреждение имущества, путей сообщения, граничных и тому подобных знаков или иных предметов" устанавливалась ответственность лиц, виновных "в повреждении служащих для общественного пользования водяных путей, шлюзов, водоспуска, плотины, моста или иного сооружения для переправы, судоходства, предупреждения наводнений" (ст. 557). В ч. 2 этой статьи предусматривалась ответственность за такие же действия, если они создавали опасность для жизни людей. В ст. 558 говорилось об ответственности за нарушение безопасности железнодорожного движения или плавания, что могло выражаться в повреждении железнодорожных путей или подвижного состава железных дорог, пароходов и морских судов, а также об ответственности за повреждение "предостерегательных знаков, установленных для безопасности железнодорожного движения или судоходства". Более суровая ответственность предусматривалась ст. 558 Уложения в случаях крушения железнодорожного транспорта, парохода и морского судна.

В Уголовном уложении содержались и другие нормы, обеспечивающие безопасность функционирования железнодорожного и водного (морского и речного) транспорта. Наиболее суровая ответственность устанавливалась для лиц, нарушивших правила безопасности с целью вызвать крушение какого-либо из названных видов транспорта [19, c. 5].

Советская власть с первых дней существования решительно боролась с организаторами и участниками контрреволюционных выступлений, саботажей, разбоев, погромов и прочее. В обстановке хозяйственной разрухи и тяжелого экономического положения борьбе с транспортными преступлениями уделялось внимание только в плане борьбы с саботажем и вредительством. В первую очередь нуждался в охране железнодорожный транспорт. Поэтому уже 10 декабря 1919 г. Совет рабочей и крестьянской обороны принимает постановление, согласно которому разрешалось в надлежащих случаях расстреливать на месте лиц "за злоумышленное разрушение железнодорожных сооружений", т.е. за действия, создающие угрозу безопасности движения железнодорожного транспорта.

В Уголовном кодексе 1922 г. специальных статей об ответственности за безопасность движения и эксплуатации транспорта не было. Однако она регламентировалась нормами, которые предусматривали ответственность за неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка движения по железным дорогам и водным путям. С 1923 г. соответствующие статьи были дополнены указанием на воздушные пути. Таким образом, данные нормы положили начало формированию уголовного законодательства о транспортных преступлениях [8, c. 7].

Ответственность за преступные посягательства на безопасность движения железнодорожного, водного и воздушного транспорта предусматривалась в различных главах Кодекса, что определялось спецификой субъективной стороны и субъекта преступления.

Так, при наличии контрреволюционной цели посягательство на безопасность движения железнодорожного, водного или воздушного транспорта квалифицировалось как контрреволюционное преступление и было предусмотрено в соответствующей главе. Аналогичные действия, совершенные без контрреволюционной цели, считались преступлениями против порядка управления (например, совершенные при массовых беспорядках). В некоторых случаях преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, законодатель относил к имущественным преступлениям [12, c. 4].

Уголовный кодекс 1926 г. также содержал нормы, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта. Например, в ст. 75 предусматривалась ответственность за нарушение правил безопасности на железнодорожном транспорте. Однако отдельных норм об ответственности за автотранспортные преступления в этом Кодексе еще не было. В 1929 г. в него ввели статью об ответственности за разрушения и повреждения железнодорожного и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегающих знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна.

23 января 1931 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление "Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта", в соответствии с которым в Кодекс была включена ст. 59-3в. К уголовно наказуемым деяниям были отнесены нарушения работником транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т.п.), если эти нарушения повлекли или могли повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений либо несчастные случаи с людьми, несвоевременную отправку поездов и судов, скопление на местах выгрузки порожняка, простой вагонов и другие действия, влекущие за собой срыв (невыполнение) намеченных правительством планов перевозок или угрозу правильности или безопасности движения. Это деяние законодатель отнес к группе государственных, подгруппе контрреволюционных преступлений [9, c. 5].

Верховный Суд СССР в постановлениях Пленумов от 26 мая 1932 г. и от 19 декабря 1936 г. ориентировал судебные органы на говорилось лишь о деяниях на железнодорожном и водном транспорте, по ней квалифицировались также преступные нарушения правил движения на автотранспорте.

Впоследствии Уголовный кодекс 1926 г. дополнялся и иными нормами, например, о нарушении работниками гражданской авиации своих служебных обязанностей, если это повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение воздушного судна, оборудования для полетов или несчастные случаи с людьми; об ответственности лиц, достигших 12-летнего возраста, за совершение действий, способных вызвать крушение поезда [3, c. 10].

И только в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г. "О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте", разъяснялось, что при авариях автотранспорта с человеческими жертвами ответственность водителей, не являющихся работниками транспорта, должна наступать в зависимости от последствий и характера вины по статьям о преступлениях против личности.

Такое решение вопроса проблему не решало. Поэтому в Уголовном кодексе 1960 г., хотя и не была выделена самостоятельная глава, посвященная нормам об ответственности за посягательство на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, однако в нем сформирована достаточно четкая система транспортных преступлений.

На момент вступления в силу Уголовного кодекса 1960 г. в нем содержались в гл. 10 следующие статьи об ответственности за: нарушения правил безопасности движения и эксплуатации механического транспорта работником транспорта (ст. 211), такие же нарушения лицами, не являющимися работниками транспорта (ст. 212), и нарушения действующих на транспорте правил (ст. 213) [8, c. 15].

В 1965 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 3 июля в Уголовный кодекс 1960 г. были включены статьи об ответственности за угон автотранспортных средств (ст. 212.1), самовольную без надобности остановку поезда (ст. 213.1).

В 1968 г. ст. 212 была объединена со ст. 211, так как законодатель счел, что разграничение ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств в зависимости от признаков субъекта ни теоретически, ни практически не оправдано.

В том же 1968 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня группа транспортных преступлений была дополнена статьями об ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 211.1); за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (ст. 211.2). Позднее ст. 211.1 была из Кодекса исключена, и он был дополнен ст. 211.3 (допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения).

В 1973 г. рассматриваемая группа преступлений была дополнена ст. 213.2 "Угон воздушного судна" [19, c. 12].

Кроме глав 1 и 10 две статьи гл. 3 "Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности", по мнению некоторых ученых, должны были быть отнесены к группе транспортных преступлений. Это - ч. 2 ст. 127 (оставление в опасности) и ст. 129 (неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие).

Примерно с середины 60-х годов в теории уголовного права стала выделятся группа транспортных преступлений как подсистема "преступлений против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения".

В следственной и судебной практике возникали вопросы относительно квалификации и разграничения со смежными составами деяний, относимых к числу транспортных преступлений. Например, в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 января 1950 г. (с последующими изменениями) отмечалось, что "в судебной практике нет единообразия в вопросе квалификации преступлений, повлекших аварии судов, не принадлежащих органам министерств морского и речного флота" [2, c. 9].

На ошибки в квалификации нарушений правил безопасности движения механического транспорта указывалось и в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. (с последующими изменениями).

В развернувшейся в теории уголовного права дискуссии относительно содержания главы о транспортных преступлениях предлагалось тяжесть наказания за транспортные преступления определять не столько наступившими последствиями, сколько иными обстоятельствами (например, нахождение за рулем водителя в состоянии опьянения, особо злостный характер нарушения или неоказание помощи потерпевшему в аварии), включая эти признаки в качестве квалифицирующих признаков отдельных транспортных преступлений. Предлагались и привилегированные составы при наличии таких признаков, как обусловленность наступивших последствий нарушения правил движения действиями других лиц, наличие скрытых дефектов транспортного средства, экстремальные условия ситуации [4, c. 16].

В белорусском законодательстве преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспорта, впервые выделены в самостоятельную главу в Уголовном кодексе Республики Беларусь, вступившем в силу с 9 января 1999 г. Это объясняется тем, что на современном этапе развития общества, то есть с ростом количества транспортных средств, в том числе и автомобильных, значительно увеличивается распространенность и опасность преступлений, посягающих на безопасное для людей и общества функционирование транспорта.

Глава, объединяющая данные преступления расположена в X разделе Уголовного кодекса Республики Беларусь: «Преступления против общественной безопасности и здоровья населения». Таким образом, отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта являются неотъемлемой составной частью всего комплекса отношений, реализующих и охраняющих безопасность в обществе [19, c. 9].

В самом разделе 28 глава Уголовного кодекса Республики Беларусь занимает второе место после главы о преступлениях против общественной безопасности, и в ней предусмотрены такие преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, как:

1.Статья 309. Умышленное приведение в негодность транспортного средства или путей сообщения;

2.Статья 310. Умышленное блокирование транспортных коммуникаций;

3.Статья 311. Угон либо захват с целью угона железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна;

4.Статья 312. Самовольная без необходимости остановка поезда;

5.Статья 313. Недоброкачественный ремонт транспортного средства или путей сообщения;

6.Статья 314. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта;

7.Статья 315. Нарушение правил международных полетов;

8.Статья 316. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации маломерных судов;

9.Статья 317. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

10.Статья 317-1. Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования);

11.Статья 318. Выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства либо незаконный допуск к управлению им;

12.Статья 319. Нарушение правил содержания автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений;

13.Статья 320. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов;

14.Статья 321. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта [18].

Таким образом, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта представляют собой «предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на общественные отношения по поводу обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности материальных ценностей в процессе движения и эксплуатации морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта». Следует отметить, что общая дефиниция данных преступлений, как это видно из истории, остается неизменной с начала 20 века.

**ГЛАВА 2**

**ЮРИДИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ.СТ. 317, 317, 318, 319** **УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**



**2.1. Юридический анализ ст.317 - Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств**

Анализируемое преступление – одно из распространенных в современных условиях. Оно состоит в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшем причинение вреда здоровью человека либо повлекшем причинение смерти.

Следует отметить, что под автодорожными транспортными средствами законодатель понимает все виды автомобилей, тракторы и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства с рабочим объемом двигателя не менее пятидесяти кубических сантиметров [5, c. 67].

Основным объектом в данном преступлении выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств.

Дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Основными принципами обеспечения его безопасности являются:

* приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
* приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
* соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
* программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения [14, c. 669].

В качестве дополнительных объектов выступают жизнь и здоровье человека, а также отношения собственности.

Предметом преступления выступает механическое транспортное средство, предназначенное для движения по дороге, перевозки пассажиров, грузов или установленного на них оборудования, а также самоходная машина.

Объективная сторона выражается в форме действия либо бездействия и представляет собой нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств. Данные деяния находятся в причинной связи с последствиями, которые являются альтернативными и выражаются:

1. В причинении менее тяжкого телесного повреждения (повреждение, неопасное для жизни но повлекшее длительное расстройство здоровья, т.е. последствия, непосредственно связанные с повреждением (заболевания, нарушение функций и т.д.), продолжительностью свыше 3 недель (более 21 дня), но не более 4 месяцев (или 122 дней)без повреждения костей скелета; значительную стойкую утрату трудоспособности менее чем на одну треть, т.е. утрату трудоспособности от 10 до 33 процентов) -часть 1;

2. Смерть человека (смерть физиологическую, наступающую с момента смерти мозга) – часть 2;

3. Причинение тяжкого телесного повреждения (как опасного для жизни, так и неопасного) – часть 2;

4. Смерть двух или более лиц – часть 3 [6, c. 67].

Состав преступления характеризуется как материальный. Моментом окончания преступления признают наступление вышеуказанных последствий.

Субъективная сторона характеризуется неосторожной формой вины, которая в свою очередь представлена в виде преступного легкомыслия либо преступной небрежности. Лицо предвидело возможность наступления указанных общественно опасных последствий совершаемого им нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но без достаточных оснований рассчитывало на их предотвращение либо не предвидело такой возможности, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть.

Субъект - специальный - лицо, управляющее автодорожным транспортным средством. Уголовная ответственность за данное преступление наступает по достижении 16 лет [15, c. 89].

**2.2. Юридический анализ ст. - Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования)**



Основным объектом в данном преступлении выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств.

В качестве дополнительных объектов выступают жизнь и здоровье человека, а также отношения собственности.

Предметом преступления выступает механическое транспортное средство, предназначенное для движения по дороге, перевозки пассажиров, грузов или установленного на них оборудования, а также самоходная машина [19, c. 157].

Объективная сторона выражается как в форме действия, так и в форме бездействия и состоит:

1. В управлении транспортным средством в состоянии опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ;

2. В передаче управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ;

3. В отказе от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения, либо состояния, вызванного потреблением наркотических, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ [18].

Особенность данного преступления состоит в его административной преюдиции, т.е. деяние совершается в течение года после наложения административного взыскания за такое же нарушение.

Состав преступления характеризуется как формальный. Моментом окончания преступления признают момент совершения одного из вышеуказанных действий.

Субъективная сторона характеризуется умышленной формой вины, которая в свою очередь представлена прямым умыслом. Лицо осознавало, что управляет транспортным средством, находясь в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, либо передает управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, а равно отказывается от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ [14, c. 681].

Субъект - специальный - лицо, управляющее автодорожным транспортным средством. Уголовная ответственность за данное преступление наступает по достижении 16 лет.

Квалифицированный состав данного преступления предусматривает ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, либо передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, совершенные лицом, не имеющим права управления транспортным средством в течение года после наложения административного взыскания за такие же нарушения [7, c. 25].

**2.3. Юридический анализ ст.318 - Выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства либо незаконный допуск к управлению им**

Основным объектом в данном преступлении выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств.

В качестве дополнительных объектов выступают жизнь и здоровье человека, а также отношения собственности.

Объективная сторона выражается в форме действия либо бездействия и представляет собой выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства, либо допуск к управлению транспортным средством лица, заведомо не имеющего права управления транспортным средством или заведомо находящегося в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, либо иное грубое нарушение правил эксплуатации транспортного средства, совершенные лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортного средства [13, c. 564]. Данные деяния находятся в причинной связи с последствиями, которые являются альтернативными, и выражаются:

1. В причинении менее тяжкого телесного повреждения (повреждение, неопасное для жизни но повлекшее длительное расстройство здоровья, т.е. последствия, непосредственно связанные с повреждением (заболевания, нарушение функций и т.д.), продолжительностью свыше 3 недель (более 21 дня), но не более 4 месяцев (или 122 дней) без повреждения костей скелета; значительную стойкую утрату трудоспособности менее чем на одну треть, т.е. утрату трудоспособности от 10 до 33 процентов) -часть 1;

2. В причинении ущерба в особо крупном размере (крупным размером ущерба признается размер ущерба на сумму в тысячу и более раз превышающую размер базовой величины, установленный на день совершения преступления) – часть 1;

3. Причинение тяжкого телесного повреждения (как опасного для жизни, так и неопасного) – часть 2;

4. Смерть человека (смерть физиологическую, наступающую с момента смерти мозга) – часть 2 [14, c. 683].

Состав преступления характеризуется как материальный. Моментом окончания преступления признают наступление вышеуказанных последствий.

Субъективная сторона характеризуется неосторожной формой вины, которая в свою очередь представлена в виде преступного легкомыслия либо преступной небрежности. Лицо предвидело возможность наступления указанных общественно опасных последствий совершаемого им выпуска в эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства, либо допуска к управлению транспортным средством лица, заведомо не имеющего права управления транспортным средством или заведомо находящегося в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, либо иное грубое нарушение правил эксплуатации транспортного средства, но без достаточных оснований рассчитывало на их предотвращение либо не предвидело такой возможности, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть [7, c. 36].

Субъект - специальный - лицо, управляющее автодорожным транспортным средством. Уголовная ответственность за данное преступление наступает по достижении 16 лет.

**2.4. Юридический анализ ст.319 - Нарушение правил содержания автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений**

Основным объектом в данном преступлении выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств.

В качестве дополнительных объектов выступают жизнь и здоровье человека, а также отношения собственности [19, c. 167].

Объективная сторона выражается в форме действия либо бездействия и представляет собой нарушение правил содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений в безопасном для движения состоянии либо непринятие мер к своевременному запрещению или ограничению движения лицом, ответственным за безопасность дороги. Данные деяния находятся в причинной связи с последствиями, которые являются альтернативными, и выражаются:

1. в причинении менее тяжкого телесного повреждения (повреждение, неопасное для жизни но повлекшее длительное расстройство здоровья, т.е. последствия, непосредственно связанные с повреждением (заболевания, нарушение функций и т.д.), продолжительностью свыше 3 недель (более 21 дня), но не более 4 месяцев (или 122 дней) без повреждения костей скелета; значительную стойкую утрату трудоспособности менее чем на одну треть, т.е. утрату трудоспособности от 10 до 33 процентов) -часть 1;

2. в причинении ущерба в особо крупном размере (крупным размером ущерба признается размер ущерба на сумму в тысячу и более раз превышающую размер базовой величины, установленный на день совершения преступления) – часть 1;

3. смерть человека (смерть физиологическую, наступающую с момента смерти мозга) – часть 2;

4. причинение тяжкого телесного повреждения (как опасного для жизни, так и неопасного) – часть 2 [14, c. 685].

Состав преступления характеризуется как материальный. Моментом окончания преступления признают наступление вышеуказанных последствий.

Субъективная сторона характеризуется неосторожной формой вины, которая в свою очередь представлена в виде преступного легкомыслия либо преступной небрежности. Лицо предвидело возможность наступления указанных общественно опасных последствий совершаемого им нарушения правил содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений в безопасном для движения состоянии либо непринятия мер к своевременному запрещению или ограничению движения, но без достаточных оснований рассчитывало на их предотвращение либо не предвидело такой возможности, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть.

Субъект - специальный - лицо, управляющее автодорожным транспортным средством. Уголовная ответственность за данное преступление наступает по достижении 16 лет [15, c. 96].

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

1. Объединение транспортных преступлений в самостоятельную главу Уголовного кодекса РБ обусловлено их посягательством на единый родовой объект, каковым являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта.

2. По объективной стороне транспортные преступления представляют собой действия (например, угон либо захват с целью угона железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна - ст.311 УК) или бездействия (недоброкачественный ремонт транспортного средства или путей сообщения - ст. 313, когда лицо не принимает каких-либо действий по устранению поломки), содержанием которых является заведомое нарушение установленных на транспорте правил безопасности. Эти правила носят многоуровневый характер.

3. Сложность и многообразие правил безопасности вынудили законодателя сделать нормы об ответственности за транспортные преступления бланкетными. Таким образом, особенностью преступлений, посягающих на безопасность использования транспортных средств, является то, что диспозиции норм уголовного закона, определяющие их признаки, являются бланкетными. Поэтому для установления наличия состава конкретного преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта всякий раз необходимо обращаться к законам и другим нормативным актам, регламентирующим правила безопасности движения и эксплуатации транспорта.

4. Для характеристики объективной стороны транспортных преступлений важно также, что, как правило (кроме ст. 311, 315 и 317-1 УК Республики Беларусь), имеет место материальное описание составов преступлений. Условием уголовной ответственности в этих случаях является наступление указанных в законе общественно опасных последствий. Причинение при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта легкого вреда здоровью человека, а также ущерба влечет не уголовную, а административную ответственность.

5. Субъективная сторона транспортных преступлений может выражаться как в неосторожной форме вины, так и в умышленной.

6. Субъект рассматриваемых деяний в большинстве случаев специальный, а именно лица, управляющие транспортным средством или иные лица, профессионально обязанные соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, в том числе, обеспечивать его безопасную эксплуатацию. Возраст наступления уголовной ответственности за транспортные преступления – с 16 лет.

**ГЛАВА 3**

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА**

Главным направлением деятельности в борьбе с преступностью является ее предупреждение. Предупреждение преступности – это многоуровневая система государственных и общественных мер, направленных на устранение, ослабление или нейтрализацию причин и условий преступности. Разработка мер предупреждения преступности и отдельных преступлений – конечный результат и показатель эффективности всех криминологических исследований [10, c. 432].

Специфика деятельности по предупреждению преступлений состоит в том, что значительная ее часть связана с принуждением, сопряжена с вмешательством в сферу личной жизни. Эта принудительная сторона деятельности должна быть жестко регламентирована законом. Отсюда следует, что кроме принципов социального управления (целеполагания, системности, объективности, основного звена, оптимальности и эффективности) предупреждение преступности должно соответствовать правовым принципам, важнейшим из которых является принцип законности.

Принцип исследования является определяющим в выделении предупреждения преступности в особую разновидность социального управления. Именно цель предупреждения преступности является системообразующим, объединяющим началом, позволяющим относить субъекты, объекты и меры воздействия к этой особой деятельности. Цель находится в центре внимания субъекта, и достижение ее служит мерилом качества и эффективности предупредительной работы [9, c. 342].

Принцип системности предполагает рассмотрение предупреждения преступности как взаимодействия субъекта (управляющая подсистема) и объекта (управляемая подсистема), а меры предупреждения преступлений — в качестве отношений управления.

Принцип объективности требует максимального соотнесения управляющих воздействий с закономерностями и тенденциями развития социальных процессов. Применительно к предупреждению преступности это означает, что предупредительная деятельность невозможна без познания и учета закономерностей функционирования объекта и социума [1, c. 378].

Борьба с преступностью «кавалерийскими наскоками» приносит больше вреда, чем пользы. Принцип основного звена позволяет найти главную задачу деятельности по предупреждению преступлений, вычленить ключевую проблему или несколько проблем, концентрируя основные ресурсы на той из них, решением которой можно существенно снизить уровень преступности. Принцип оптимальности и эффективности требует, чтобы при наименьшей затрате сил и средств, материальных и финансовых ресурсов получить наилучший результат в возможно короткий срок. В предупреждении преступлений действие этого принципа ограничивается принципом законности, в соответствии с которым все предупредительные мероприятия должны осуществляться в рамках закона, – и никакое стремление к эффективности не может оправдать его нарушение [11, c. 356].

В криминологической литературе предлагаются различные классификации мер профилактики. В наибольшей степени отвечающей задаче программирования и организации профилактической деятельности представляется классификация по следующим основаниям: по уровню предупредительной деятельности, по механизму, объему, по содержанию предупредительных мер, по субъекту их исполнения.

По уровню предупредительней деятельности выделяют две группы мер общесоциального и специального (криминологического) характера.

Функция общесоциальной профилактики последовательно осуществляется всем прогрессивным развитием общества. Общесоциальное предупреждение преступности связано с наиболее значимыми и долговременными видами социальной деятельности, крупными мерами развития экономики, обеспечения прав, свобод, законных интересов граждан, поддержания культуры и нравственности, укрепления законности, социальной защиты населения. Подобные меры не ставят перед собой специальных целей борьбы с преступностью и предупреждения преступлений. Однако они имеют важный криминологический аспект, являясь основой, платформой специальной профилактики, поскольку их направленность на решение задач социального развития создает предпосылки ограничения преступности, противодействует криминогенным факторам, ее продуцирующим [20, c. 167].

Специальная (криминологическая) профилактика включает меры, направленные именно на устранение, ослабление, нейтрализацию криминогенных факторов, исправление лиц, могущих совершить или уже совершивших преступления. Специальные криминологические меры предупреждения преступности осуществляются государственными органами.

Что касается профилактики транспортных преступлений, то действия участников дорожного движения регламентируются специальными правилами. От того, насколько совершенны основные компоненты дорожного движения, образующие систему «человек-автомобиль-дорога», а также от качества его регулирования, зависит уровень обеспечения безопасности дорожного движения.

Главным компонентом процесса дорожного движения является человек и в первую очередь – водитель транспортного средства. Водитель должен обладать высокими профессиональными качествами, развитым чувством долга и ответственности, хорошо знать Правила дорожного движения [11, c. 33]. Статистика свидетельствует, что подавляющее большинство дорожно-транспортных происшествий и преступлений происходит по вине нерадивых, безответственных, недисциплинированных водителей, которые либо сознательно, умышленно нарушают предписанные им нормы поведения, проявляя тем самым грубое пренебрежение к своим обязанностям (соблюдению правил дорожного движения), либо допускают небрежное отношение к своему долгу, легкомысленно и невнимательно оценивая дорожную обстановку.

Наличие перечисленных личностных свойств у определенной категории водителей транспортных средств является следствием дефектов общего воспитания, когда в человеке с детства не формируются такие качества, как дисциплина, ответственность, уважение к окружающим и их интересам. Таким лицам ничего не стоит с легкостью нарушить любой запрет в угоду своим индивидуалистическим интересам. Немаловажную роль играют и недостатки, пробелы в профессиональной подготовке водителей, а также в их нравственно-правовом воспитании. У многих из них выработаны уважение к правовым нормам, их четкое понимание и безусловная готовность исполнять содержащиеся в них правила предосторожности в любой ситуации, высокая техническая культура [10, c. 456].

На морально незрелую, социально недисциплинированную личность также отрицательно действуют имеющие место факты нарушений Правил дорожного движения со стороны других лиц, которые по тем или иным причинам остались безнаказанными, собственный опыт безнаказанного правонарушающего поведения.

Легкомысленно-небрежное отношение к своим обязанностям по управлению автомобилем выражается в том, что водитель невнимательно относится к оценке дорожных условий, не контролирует должным образом стремительно изменяющуюся дорожную ситуацию, в результате чего он оказывается не в состоянии адекватно среагировать на возникшую опасность. При этом либо с запозданием принимаются правильные меры для ликвидации этой опасности, либо выбирается ошибочный вариант поведения, который нарушает норму закона.

Быстрая, точная и правильная оценка дорожной ситуации может быть объективно осложнена жесткими временными рамками, условиями плохой видимости при определенных погодных условиях и т.п.

Определенную роль в оценке дорожной ситуации играют психологические свойства и состояния личности. Своевременная и правильная оценка сложившейся на дороге обстановки затруднительна для человека неуравновешенного или, наоборот, слишком медлительного, не обладающего быстрой реакцией и умением быстро принимать решения. На возможность адекватно оценить и принять правильное решение влияют также различные отрицательные эмоции, болезненное или утомленное состояние [1, c. 389].

Субъективные причины и условия дорожно-транспортных преступлений и других происшествий, происходящих по вине пешеходов и других участников движения, в основном те же, что и у водителей.

Дорожно-транспортным происшествиям и преступлениям способствуют различные объективные факторы (или условия), которые могут быть разделены на технические, организационно-управленческие и организационно-правовые.

К числу технических условий ДТП следует отнести то, что современные автодороги не всегда отвечают возросшим требованиям, которые диктует развивающаяся автомобилизация. Многие магистрали имеют низкую пропускную способность, плохое качество дорожного покрытия, недостаточную освещенность, не всегда подвергаются своевременному и качественному ремонту. С плохим состоянием дорог связано 12,6 % дорожно-транспортных происшествий. Некоторые транспортные средства имеют конструктивные недостатки, что сказывается на их безопасной эксплуатации, не все они снабжены средствами так называемой пассивной безопасности (привязные ремни, амортизационные устройства и т.п.) [11, c. 372].

Под организационно-управленческими условиями понимаются различные факторы, в частности, дефекты в организации дорожного движения. Например, в последнее время наблюдаются случаи произвольной, не вызываемой объективной необходимостью установки дорожных знаков. Недостатки в техническом обслуживании и ремонте автомобилей приводят к тому, что многие из них вынужденно эксплуатируются с неисправностями, а это создает дополнительную опасность возникновения ДТП. Несовершенна и система профессионального отбора и обучения водителей. В условиях возрастающей интенсификации дорожного движения требования к лицам, желающим получить права на управление транспортным средством, должны быть повышены.

Дорожно-транспортным происшествиям и преступлениям способствуют и условия организационно-правового порядка, заключающиеся в недостаточном знании участниками дорожного движения соответствующих правил и плохой организации их изучения.

Кроме того, с возрастанием интенсивности и плотности дорожного движения осложняется и осуществление надзора за движением. Далеко не все случаи превышения водителями скорости и управления в нетрезвом состоянии выявляются. Определенную негативную роль играет и недостаточная нормативная урегулированность всего комплекса вопросов, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения [9, c. 354].

Обеспечение безопасности дорожного движения – сложная многоплановая проблема. Поэтому меры по предупреждению ДТП и дорожно-транспортных преступлений должны носить комплексный характер.

Следует иметь в виду, что деятельность по предупреждению ДТП непосредственно влияет на динамику дорожно-транспортных преступлений. Поскольку грань между ними лежит в сфере последствий, а нарушения могут быть (и бывают) совершенно идентичны, профилактическая работа, направленная на предупреждение как дорожно-транспортных происшествий, так и дорожно-транспортных преступлений, может быть в целом качественно однородна.

В настоящее время в нашей стране в основном сложилась государственная система обеспечения безопасности дорожного движения, включающая в себя разветвленную сеть органов и организаций, каждая из которых в пределах своей компетенции осуществляет меры по предупреждению ДТП и снижению их тяжести и последствий.

Особое место среди них занимает Государственная инспекция по безопасности дорожного движения и их дорожно-патрульная служба.

На дорожно-патрульную службу, в частности, возложены следующие функции:

1. регулирование движения транспорта и пешеходов;

2. выявление и пресечение нарушений Правил дорожного движения;

3. контроль за содержанием дорожной сети;

4. надзор за техническим состоянием транспорта;

5. регистрация и учет автомототранспортных средств;

6. учет и анализ ДТП и причин и условий их возникновения, а также принятие мер к их устранению;

7. применение к нарушителям установленных законом мер воздействия;

8. организация и проведение агитационно-пропагандистской работы [13, c. 578].

Характеризуя содержание деятельности дорожно-патрульной службы, можно сказать, что все свойственные ей функции в конечном счете имеют профилактическую направленность, поскольку их осуществление подчинено одной главной цели – обеспечению безопасности дорожного движения.

Осуществляя регулирование дорожного движения, выявляя и пресекая нарушения Правил дорожного движения, сотрудники дорожно-патрульной службы обеспечивают четкое, бесперебойное и безопасное функционирование транспорта, укрепляют дисциплину всех участников движения.

В профилактической деятельности дорожно-патрульной службы важное место отводится надзору за техническим состоянием транспортных средств. Проведение периодических технических осмотров, контроль за осуществлением автотранспортными предприятиями мероприятий по содержанию транспортных средств в исправном состоянии, выборочный контроль исправности транспорта на улицах и дорогах и т.д. – важное условие безаварийной работы транспорта, предупреждения возможных дорожно-транспортных происшествий и преступлений [20, c. 175].

Осуществляемый дорожно-патрульной службой контроль за состоянием дорожной сети также имеет большое профилактическое значение, поскольку направлен на снижение числа ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог.

На дорожно-патрульную службу возложена также задача вести учет и анализ ДТП, причин и условий их возникновения. От того, на сколько хорошо налажены учет и анализ, в известной мере зависит эффект профилактических мероприятий, разрабатываемых и осуществляемых дорожно-патрульной службой.

Данные об аварийности с целью выявления присущих ей тенденций могут анализироваться:

1. по времени года и суток, дням недели;

2. по местам возникновения ДТП;

3. по определенным автомобильным предприятиям и т.д. [1, c. 401].

Результаты такого анализа позволяют не только выявить причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий и преступлений, но и разрабатывать конкретные, целенаправленные и эффективные меры по их профилактике.

Определенное внимание в этой работе следует уделять и анализу сведений о лицах, пострадавших в ДТП. Обобщенные данные помогают точнее определить объекты профилактического воздействия и повысить его действенность.

Агитационно-пропагандистская, право-воспитательная работа среди водителей автотранспортных средств, широких слоев населения включает: разъяснение законодательства, правительственных документов по вопросам безопасности дорожного движения, информирование граждан о дорожно-транспортных происшествиях и преступлениях, их причинах, условиях и последствиях, а также о проделанной и планируемой на перспективу работе по повышению безопасности дорожного движения. Эта работа может проводиться с использованием как средств массовой информации (печати, радио, телевидения), так и устной пропаганды (лекций, бесед, докладов, консультаций), наглядной агитации (плакатов, памяток, проспектов, информационных листовок и т.п.) [19, c. 176].

Специфической формой воспитательно-профилактического воздействия на участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов) являются смотры по безопасности дорожного движения, операции, рейды, тематические конкурсы и кинофестивали, агитпробеги.

В деле предупреждения дорожно-транспортных происшествий и преступлений наряду с организационными, техническими и воспитательными мерами определенное место занимают и правовые меры.

Так, дорожно-патрульная служба может применять к нарушителям Правил дорожного движения и иных нормативов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения, административно-правовые меры воздействия. Применение к нарушителям административно-правовых норм оказывает профилактическое воздействие на все категории участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов), население в целом [17].

В предупредительной работе дорожно-патрульной службы оказывают помощь различные общественные формирования.

Значительную помощь дорожно-патрульной службе в профилактике дорожно-транспортных происшествий и преступлений оказывают внештатные сотрудники. Они могут выполнять различные функции, например, участвовать в надзоре за соблюдением Правил дорожного движения, в их пропаганде, в разработке профилактических мер, в розыске скрывшихся с места ДТП водителей, в розыске угнанных транспортных средств и т. д. [20, c. 183]

Осуществляя профилактическую деятельность, подразделения дорожно-патрульной службы взаимодействуют с другими службами органов внутренних дел. Так, совместно с сотрудниками ГОВД личный состав дорожно-патрульной службы принимает участие в мероприятиях по розыску похищенных или угнанных автомототранспортных средств.

Свой вклад в профилактику ДТП и преступлений вносят и следственные аппараты, реализуя возложенную на них уголовно-процессуальным законом обязанность внесения представлений о причинах и условиях совершения преступлений по каждому конкретному уголовному делу. Большое профилактическое значение имеют публичные выступления сотрудников перед населением с лекциями и беседами по разъяснению действующего законодательства об уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления [9, c. 376].

Анализируя все вышесказанное можно прийти к выводу о том, что в нашем государстве принимаются все возможные меры по предупреждению преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в частности:

1. Ведется учет и анализ ДТП, причин и условий их возникновения;

2. Осуществляется контроль за состоянием дорожной сети регулирование дорожного движения, выявляются и пресекаются нарушения Правил дорожного движения;

3. Мерами воспитательно-профилактического воздействия на участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов) выступают смотры по безопасности дорожного движения, операции, рейды, тематические конкурсы и кинофестивали, агитпробеги;

4. Разъясняется законодательство, правительственные документы по вопросам безопасности дорожного движения, информируются граждане о дорожно-транспортных происшествиях и преступлениях, их причинах, условиях и последствиях, а также о проделанной и планируемой на перспективу работе по повышению безопасности дорожного движения;

5. Анализируются сведения о лицах, пострадавших в ДТП. Обобщенные данные помогают точнее определить объекты профилактического воздействия и повысить его действенность;

6. К нарушителям Правил дорожного движения и иных нормативов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения, применяются административно-правовые меры воздействия. Применение к нарушителям административно-правовых норм оказывает профилактическое воздействие на все категории участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов), население в целом.

7. Проводятся периодические технические осмотры, контроль за осуществлением автотранспортными предприятиями мероприятий по содержанию транспортных средств в исправном состоянии и т.д.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Изучение выбранной темы – «Уголовно-правовые и криминологические аспекты преступлений против безопасности движения и эксплуатации автодорожного транспорта» - предполагало достижение следующей цели – рассмотреть транспортные преступления, с точки зрения современного белорусского уголовного права.

Проведенное исследование позволило сделать следующие теоретические обобщения:

1. Объединение транспортных преступлений в самостоятельную главу Уголовного кодекса Республики Беларусь обусловлено их посягательством на единый родовой объект, каковым являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта.

2. По объективной стороне транспортные преступления представляют собой действия или бездействия, содержанием которых является заведомое нарушение установленных на транспорте правил безопасности. Эти правила носят многоуровневый характер.

3. Сложность и многообразие правил безопасности вынудили законодателя сделать нормы об ответственности за транспортные преступления бланкетными. Таким образом, особенностью преступлений, посягающих на безопасность использования транспортных средств, является то, что диспозиции норм уголовного закона, определяющие их признаки, являются бланкетными. Поэтому для установления наличия состава конкретного преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта всякий раз необходимо обращаться к законам и другим нормативным актам, регламентирующим правила безопасности движения и эксплуатации транспорта.

4. Для характеристики объективной стороны транспортных преступлений важно также, что, как правило (кроме ст. 311, 315 и 317-1 УК Республики Беларусь), имеет место материальное описание составов преступлений. Условием уголовной ответственности в этих случаях является наступление указанных в законе общественно опасных последствий. Причинение при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта легкого вреда здоровью человека, а также ущерба влечет не уголовную, а административную ответственность.

5. Субъективная сторона транспортных преступлений может выражаться в умышленной и неосторожной форме вины.

6. Субъект рассматриваемых деяний в большинстве случаев специальный, а именно лица, управляющие транспортным средством или иные лица, профессионально обязанные соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, в том числе, обеспечивать его безопасную эксплуатацию. Возраст наступления уголовной ответственности за транспортные преступления – с 16 лет.

Что касается предупреждения преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, то на современном этапе в данной сфере выполняются следующие задачи:

1. Ведется учет и анализ ДТП, причин и условий их возникновения;

2. Осуществляется контроль за состоянием дорожной сети регулирование дорожного движения, выявляются и пресекаются нарушения Правил дорожного движения;

3. Мерами воспитательно-профилактического воздействия на участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов) выступают смотры по безопасности дорожного движения, операции, рейды, тематические конкурсы и кинофестивали, агитпробеги;

4. Разъясняется законодательство, правительственные документы по вопросам безопасности дорожного движения, информируются граждане о дорожно-транспортных происшествиях и преступлениях, их причинах, условиях и последствиях, а также о проделанной и планируемой на перспективу работе по повышению безопасности дорожного движения;

5. Анализируются сведения о лицах, пострадавших в ДТП. Обобщенные данные помогают точнее определить объекты профилактического воздействия и повысить его действенность;

6. К нарушителям Правил дорожного движения и иных нормативов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения, применяются административно-правовые меры воздействия. Применение к нарушителям административно-правовых норм оказывает профилактическое воздействие на все категории участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов), население в целом.

7. Проводятся периодические технические осмотры, контроль за осуществлением автотранспортными предприятиями мероприятий по содержанию транспортных средств в исправном состоянии и т.д.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:**

1. Алауханов, Е.А. Криминология: Учебник. / Е.А. Алауханов.. – Алматы: «Право», 2008. - 429 с.

2.Белокобыльский, Н. Н. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Уголовно-правовые и криминологические аспекты. / Н. Н. Белокобыльский. – Саранск: «Издатель», 2002.- 127 с.

3.Галахова, А. В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений./ под ред. А. В. Галаховой.- М.: «Новое Знание», 1990. – 156 с.

4.Дьяков, С. В. Ответственность за государственные преступления. / С. В. Дьяков, А. А. Игнатьев, М. П. Карпушин. - М.: «Новое Знание»,1988. – 189 с.

5.Калмыков, В.Т. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. / В.Т Калмыков, М.М. Бобровник. - Гродно: ГрГУ, 1997. – 176 с.

6.Касынюк, В. И. Вопросы квалификации транспортных преступлений. / В. И. Касынюк, З. Г. Карцева. – Киев: «Проспект» , 1988. – 121 с.

7.Козаченко, И. Я. Причинная связь в автотранспортных преступлениях в призме экспертных оценок. / И. Я. Козаченко, Е. А. Ишутин. - Тюмень: «Видение», 1991. – 67 с.

8.Коробеев, А. И. Советская уголовно-правовая политика. Проблемы криминализации и пенализации. / А. И. Коробеев. – Владивосток: «Воля», 1987.-397 с.

9.Коробеев, А.И. Транспортные преступления. Квалификация, ответственность, предупреждение. / А.И.Коробеев. - Владивосток: «Воля», 1992. – 421 с.

10.Кудрявцев, В.Н. Криминология: Учебник. / Под ред. академика В.Н. Кудрявцева и доктора юридических наук, профессора В.Е. Эминова.- М.: Юрист, 2004. – 563 с.

11.Кузьмина, А. С. Борьба с автотранспортными преступлениями. / А. С. Кузьмина. - Омск, 2001. – 46 с.

12.Куринов, Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и наказание. / Б. А. Куринов. - М.: «Юрист», 1970. – 108 с.

13.Лукашов, А.И. Вопросы применения уголовного закона в нормативных актах, документах и материалах. / А.И Лукашов, Э.А. Саркисова. –Минск: «Амалфея», 1998. – 729 с.

14.Лукашов, А.И. Уголовный кодекс Республики Беларусь: сравнительный анализ и комментарий. / А.И. Лукашов, Э.А. Саркисова. – Минск:«Амалфея», 2000. – 982 с.

15.Лукьянов, В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. / под ред. В. В. Лукьянова. - М.: «Новое Знание», 1979. – 178 с.

16.Макаренко, Л.А. Новая уголовная ответственность за авто-транспортные преступления. / Л.А.Макаренко. – Тверь: «Аист», 1996. - 156 с.

17.Правила дорожного движения Республики Беларусь: административные нарушения в области безопасности движения и эксплуатации транспорта: текст по состоянию на 2 февраля 2009 г. – Минск: Беларусь, 2009. – 127 с.

18.Уголовный кодекс Республики Беларусь: 9 июля 1999г. № 275-З: текст по состоянию на 17 августа 2009 г. – Минск: Амалфея, 2009. – 352 с.

19.Чучаев, А. И. Преступления против движения и эксплуатации транспорта. Научно-практический комментарий. / А. И. Чучаев - Ульяновск: «Печать», 1997. – 341 с.

20.Эминов, В. Е. Предупреждение автотранспортных преступлений. Криминологические и уголовно-правовые проблемы. / В. Е. Эминов. - М.: «Юрист», 1990. – 213 с.