

Полицейская деятельность

Правильная ссылка на статью:

Голубев И.В. Особенности привлечения к уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения в отдельных европейских государствах // Полицейская деятельность. 2024. № 6. DOI: 10.7256/2454-0692.2024.6.71233 EDN: JIPIWX URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=71233

Особенности привлечения к уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения в отдельных европейских государствах

Голубев Игорь Викторович

преподаватель, кафедра ООП, Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД
России

625049, Россия, Тюменская область, г. Тюмень, ул. Амурская, 75, оф. ООП

✉ golybev.igor72@gmail.com



[Статья из рубрики "Полицейские службы зарубежных государств"](#)

DOI:

10.7256/2454-0692.2024.6.71233

EDN:

JIPW X

Дата направления статьи в редакцию:

10-07-2024

Аннотация: Предметом исследования в статье становятся особенности привлечения к уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения в отдельных европейских странах. В данной работе был рассмотрен международный опыт исследований в области уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения. В ходе исследования были проанализированы научные материалы, входящей в серию публикаций Нидерландского института права и управления, изданной по итогам Международной конференции по уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения, которая состоялась 7 сентября 2012 года в Гронингене (Нидерланды). Авторами были проанализированы аналитические обзоры, посвященные исследованию сложной природы нарушений правил дорожного движения, а также системы грубых нарушений правил дорожного движения в ряде европейских государств, выделены особенности назначения наказания за данные виды преступлений в этих государствах. А также исследована роль вины и вреда с точки зрения строгости наказания, психологические аспекты поведения

водителей транспортных средств, которые имеют отношение к причинно-следственным связям совершения рассматриваемых видов преступлений в сфере безопасности дорожного движения. Для решения поставленных задач и проверки исходных теоретических положений был использован комплекс методов исследования: всеобщий диалектический, логический, формально-юридический, телеологический. Авторами проведен сравнительный анализ действующего законодательства России и зарубежных стран (Нидерландов, Англии, Уэльса), который позволяет констатировать, что ужесточение ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения позволит стабилизировать безопасность на общественных дорогах. При этом следует учитывать степень опасности, в связи с чем необходимо провести дополнительную классификацию правонарушений, по аналогии с зарубежными странами. Так, в соответствии с законодательством королевства Нидерландов и республики Франции максимальное наказание за нарушения правил дорожного движения по неосторожности выше, чем административное правонарушение, при этом выделяется промежуточный состав правонарушения находящийся между административной и уголовной ответственностью. Данный принцип возможен для реализации в Российском законодательстве, что выделит данный вид правонарушений в особый и позволит более точно провести классификацию.

Ключевые слова:

безопасность дорожного движения, опасное вождение, уголовная ответственность, профилактика правонарушений, международный опыт, институт права, управление транспортным средством, полиция, европейские страны, дорожное движение

В настоящее время наблюдается тенденция увеличения количества автотранспорта у населения, что оказывает влияние на общую загруженность дорог и приводит к повышенной аварийности. В результате чего растет количество нарушений правил дорожного движения, а также наблюдается рост грубых нарушений правил дорожного движения, которые в ряде случаев влекут за собой причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерть.

Поэтому исследования проблемы привлечения за грубые нарушения правил дорожного движения являются актуальными и востребованными во всем мире.

Основой профилактики нарушений правил дорожного движения является привлечение виновных лиц к ответственности, в том числе к уголовной ответственности. Так, главой 27 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее по тексту – УК РФ) предусмотрены составы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 263-271.1 УК РФ).

В связи со сказанным целесообразно обратиться к рассмотрению международного опыта исследований в области уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения. В ходе исследования были проанализированы научные материалы, входящие в серию публикаций Нидерландского института права и управления, изданные по итогам Международной конференции «Привлечение к уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения», которая состоялась 7 сентября 2012 года в Королевстве Нидерланд [\[1\]](#). Следует отметить, что уголовное законодательство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой востребованную научным сообществом исследовательскую нишу. В выбранном нами для

анализа материала содержатся аналитические обзоры, которые представляют интерес для ученых-юристов, законодателей и представителей судебных органов во всем мире.

В содержании материалов конференции 5 глав (2–6) посвящены квалификации грубых нарушений правил дорожного движения в Нидерландах, Англии и Уэльсе, Франции, Германии и Испании. Три главы (7, 8, 9) посвящены общим вопросам и привлечению к уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения [\[1\]](#). По мнению авторов исследования, роль вины и причинённого вреда зависит от строгости наказания за совершенные правонарушения, а также от психологических аспектов нарушений правил дорожного движения, которые имеют отношение к причинно-следственным связям и концепции условного намерения в отношении чрезвычайно опасного поведения на дорогах.

Целью настоящего исследования является определение порядка привлечения к ответственности за опасное вождение на основе анализа совершения грубых нарушений правил дорожного движения в системе уголовного права Королевства Нидерландов.

Для достижения поставленной цели необходимо выполнить ряд задач:

- рассмотреть и проанализировать сложную природу нарушений правил дорожного движения;
- проанализировать систему грубых нарушений правил дорожного движения в уголовном праве Королевства Нидерландов и назначаемые за них виды наказаний;
- проанализировать систему грубых нарушений правил дорожного движения в уголовном праве Нидерландов и назначаемые за них виды наказаний.

Сложная природа нарушений правил дорожного движения требует пристального внимания со стороны законодательных органов. В общем и целом, грубое нарушение правил дорожного движения является правонарушением, основанным на поведении субъекта дорожного движения и ведущим к тяжким последствиям, вследствие чего может квалифицироваться как уголовное преступление [\[2, с.93\]](#).

В связи с этим, привлечение виновного лица к максимально строгому наказанию за грубое нарушение правил дорожного движения является сдерживающим фактором для остальных участников дорожного движения.

При разработке системы мер привлечения к ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения, возникают проблемы при квалификации, которым обусловлены наличием: во-первых, состава преступления; во-вторых, субъективной стороны преступления; в-третьих, ответственности за преступления.

При этом, каждый вопрос необходимо рассматривать в отдельности с учётом большого количества переменных.

Основным критерием определения ответственности за совершённое преступление являются его последствия для окружающих, а также особые обстоятельства совершения преступления, отягчающие или смягчающие ответственность.

Грубые правонарушения в области безопасности дорожного движения могут и не иметь тяжких последствий (например, управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, или превышение установленной скорости движения транспортного средства), тогда следует учитывать в качестве характеристик

правонарушений действия, имеющие потенциальную угрозу (например, нарушение правил обгона или движение задним ходом), или они могут быть квалифицирующими или отягчающими обстоятельствами ответственности за правонарушения, связанных с результатом (управление транспортным средством, если обязательное страхование заведомо отсутствует, или невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения).

Следующий вопрос установления субъективной стороны преступления: связан с определением возможности их совершения в форме неосторожности. Поэтому требуется установить минимально необходимый уровень ответственности за правонарушение и определить, целесообразно ли проводить дифференциацию наказания в зависимости от формы вины.

Все это может привести к чрезмерному усложнению порядка квалификации привлечения к ответственности за совершенное нарушение правил дорожного движения.

Поэтому важным является определение справедливого наказания за правонарушение. На практике, как правило, судами назначаются более мягкие наказания по сравнению с максимальными пределами установленных законом санкций. Тем не менее, более строгое наказание является хорошим показателем того, как законодатель оценивает общественную опасность преступления по сравнению с другими аналогичными правонарушениями [\[4, с.181\]](#).

Таким образом, правоприменитель имеет возможность осуществлять контроль над фактически налагаемыми штрафами. Последний важный аспект наказания касается способа наказания.

В контексте дорожного движения следует учитывать больше видов наказаний. Существует довольно много потенциальных наказаний, специально адаптированных к условиям дорожного движения, таких как: предупреждение, административный штраф, отстранение от управления транспортным средством, конфискация транспортного средства, лишение права управления транспортным средством и т.д.).

Остановимся на некоторых аспектах, возникающих в сфере безопасности дорожного движения. Эти аспекты объясняют наиболее существенные различия между системами уголовного права, в международной системе права.

Первый аспект касается сложного вопроса: как законодателю следует поступать в случаях, когда незначительное правонарушение приводит к тяжелым последствиям? Преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения, отличаются от общеуголовных преступлений тем, что они, как правило, не совершаются рецидивистами. Многие серьезные дорожно-транспортные происшествия происходят по вине обычных людей, которых – по крайней мере до того момента – воспринимали как людей с благими намерениями. Как только уголовное законодательство нацелится на этих простых людей, им могут грозить наказания, которые предусмотрены за самые серьезные преступления. Наиболее сложными случаями в сфере безопасности дорожного движения являются те, в которых серьезные последствия (например, смерть несовершеннолетнего) сочетаются с низкой моральной ответственностью. Является ли такое поведение основанием для привлечения к уголовной ответственности за преступление, приведшего к серьезным последствиям, зависит от минимально необходимого уровня ответственности. Следует отметить, что минимально необходимый уровень виновности в системе во многом может определяться судами.

Второй аспект, как законодателю следует поступать в случаях, когда преступное поведение приводит к реальной опасности, а не к тяжелым последствиям. Как уголовное право должно относиться к водителю, который чуть не убил другого человека при совершении опасного обгона? В правовых системах, ориентированных в первую очередь на последствия, такое поведение вполне можно квалифицировать как мелкое правонарушение. В Нидерландах, например, конкретное правонарушение, связанное с созданием ситуации опасности на дороге, приравнивается только к правонарушению (в отличие от уголовного преступления) с максимальным сроком тюремного заключения до двух месяцев. Поскольку правонарушение не требует даже доказательств вины, оно не очень хорошо подходит для борьбы с крайне преступным и опасным поведением на дорогах. Однако в Германии и Испании виновное поведение на дороге, создающее опасность, может повлечь за собой ответственность за конкретное правонарушение.

Третий аспект заключается в том, как поступать в случаях, когда поведение, которое обычно создает неоправданный риск, не приводит к реальной опасности. Такое поведение может рассматриваться как преступление, создающее абстрактную угрозу. В определении таких преступлений не указываются опасности или вредные последствия, которые оправдывают их криминализацию. В большинстве систем уголовного права управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения квалифицируется как серьезное правонарушение, поскольку оно влечет за собой существенное наказание. В этом отношении перед законодателем стоит непростой выбор: должно ли преступление устанавливать поведенческие стандарты, например, непригодность к вождению, или закон должен устанавливать определенный уровень допустимого содержания алкоголя и наркотических средств в крови, в выдыхаемом воздухе или моче? В уголовном законодательстве Германии предусмотрены поведенческие стандарты в этом отношении. Фиксированные нормы содержания алкоголя и наркотических средств имеют место только при административном правонарушении. Однако во многих других странах такие фиксированные нормы являются частью уголовного преступления. В этом случае возникает очевидный вопрос, какие нормы следует установить. В Англии и Уэльсе концентрация алкоголя в крови установлена на уровне 0,08 %, в Нидерландах – 0,05% (или 0,02% для начинающих водителей). Нидерландский законодатель в настоящее время рассматривает возможность установления фиксированных норм для некоторых видов наркотических средств [\[7, с.46\]](#). В большинстве систем уголовного права другие абстрактные правонарушения, создающие угрозу безопасности дорожного движения, такие как превышение скорости, не предусматривают серьезного наказания, во многих случаях они даже регулируются административным законодательством. Однако в Испании превышение установленной скорости на величину более 60 км/ч в населенных пунктах или на 80 км/ч вне населенных пунктов является уголовно наказуемым, за него применяется мера пресечения в виде лишения свободы на срок от трех до шести месяцев.

Четвертый аспект касается того, следует ли законодателю различать разные уровни ответственности в случае возникновения тяжких последствий или опасности. В Германии любое непреднамеренное поведение, повлекшее за собой смерть или тяжкие телесные повреждения, относится к неосторожности. В Нидерландах максимальные наказания за причинение смерти и тяжких телесных повреждений удваиваются в случае неосторожности (в отличие от халатности), которое можно определить, как крайне небрежное поведение. В Нидерландах преступление, связанное с созданием опасности на дороге, не требует доказательства вины.

Пятый аспект, следует учитывать, в какой степени закон должен быть адаптирован конкретно к сфере безопасности дорожного движения. В некоторых странах предусмотрена особая ответственность за нарушение правил дорожного движения по неосторожности. В Нидерландах и во Франции максимальное наказание за нарушение правил дорожного движения по неосторожности намного выше, чем за общее нарушение правил дорожного движения. Однако в Германии и Испании халатное поведение на дороге считается правонарушением, связанным с неосторожностью. В Нидерландах и во Франции отягчающие обстоятельства, такие как управление транспортным средством в состоянии опьянения, превышение скоростного режима или отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, приводят к существенному ужесточению максимального наказания. В Англии и Уэльсе есть два правонарушения с особыми составляющими факторами: причинение смерти в результате неосторожного управления транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения и причинение смерти в результате управления транспортным средством без страховки, лицензии или при отстранении от управления транспортным средством [\[5\]](#).

Таким образом, были рассмотрены некоторые правовые и технические вопросы, лежащие в основе криминализации грубых нарушений правил дорожного движения. Трудно найти другую область уголовного права, где существует столько возможностей для вариаций. Поэтому неудивительно, что в каждой из стран, рассматриваемых в рамках данной статьи наблюдается совершенно разный круг правонарушений, связанных с опасным или потенциально опасным поведением на дорогах.

Заслуживает внимание законодательство Королевства Нидерландов, где уделяются особое внимание определению характера правонарушения и степени соотношения правонарушения ответственности за нарушения правил дорожного движения [\[1\]](#).

Так, согласно нидерландскому законодательству нарушения правил дорожного движения можно разделить на следующие группы:

Правонарушения, связанные с поведением, не причиняющим прямого вреда людям: мелкие правонарушения, состоящие из нарушений конкретных положений, касающихся ограничения установленного скоростного режима, за непредоставление преимущества в движении; общие правонарушения, связанные с созданием опасности на дороге, и правонарушение, связанное с управлением транспортным средством под воздействием вещества, ухудшающего способность управления транспортным средством;

Правонарушения, совершённые по неосторожности: совершение по неосторожности дорожно-транспортного происшествия, в результате которого другое лицо погибло или получило тяжкие телесные повреждения. При этом существует группа общих умышленных преступлений, таких как умышленное убийство и умышленное причинение тяжкого телесного повреждения (и покушение на него) [\[6, с.94\]](#).

Нидерландское уголовное законодательство классифицирует уголовные преступления на тяжкие преступления или правонарушения. Что касается преступлений, то вину (в форме умысла или неосторожности) всегда необходимо доказывать. Проступки являются менее тяжкими правонарушениями. Максимальное наказание никогда не превышает одного года лишения свободы. Большинство правонарушений не требуют доказательства вины.

Следует выделить отдельные составные (определяющие) признаки правонарушения и общие требования: противоправность и вменяемость (виновность). Лицо не подлежит уголовной ответственности, если оно не действовало противоправно, т.е. оно может

успешно надеяться на оправдание, например, действуя в условиях необходимой обороны. Уголовная ответственность может отсутствовать и потому, что преступник, хотя и действовал противоправно, не виновен в совершении деяния из-за наличия психического расстройства. Эта трехступенчатая структура – определение правонарушения, противоправность и наказуемость – является стандартной.

Проступки, хотя и нуждаются в доказывании вины, не могут быть отнесены к преступлениям с абсолютной ответственностью. Это некодифицированное, признанное прецедентным правом оправдательное основание. Фундаментальный принцип нидерландского уголовного права гласит, что не может быть наказания без вины. Различие между составными элементами и другими требованиями ответственности имеет важный процессуальный аспект: что касается обвинения, которое включает только составные элементы, нидерландское уголовное законодательство требует, чтобы суд был убежден, что лицо совершило преступление, предусмотренное обвинением (статья 338 уголовного Закона Нидерландов). Для оправдания применяются более низкие стандарты доказывания.

Необходимо отметить большую свободу действий со стороны прокуратуры и судов. Согласно законодательству Нидерландов, прокуратура должна решать, предъявлять ли лицу обвинение в совершении преступления или нет (статьи 167 и 242 уголовного Закона Нидерландов). Прокуратура не обязана предъявлять подозреваемому обвинение, даже если она твердо убеждена в совершении преступления. Они могут принять решение об отказе от судебного преследования, если оно не отвечает общественным интересам. Потерпевшие или другие заинтересованные стороны не имеют права выдвигать обвинения. Закон также предоставляет судам большую свободу действий.

Нидерландский законодатель обеспечивает безопасность дорожного движения с помощью установления конкретных правил дорожного движения и дорожных знаков. Нарушение таких правил можно охарактеризовать как абстрактное преступление, создающее угрозу. Причина криминализации определенных действий, конечно, заключается в том, что они могут легко привести к созданию угрозы безопасности дорожного движения, но сама по себе угроза не является определяющим элементом преступления. Отсутствие угрозы безопасности дорожного движения, а тем более отсутствие фактического нарушения охраняемых интересов, никоим образом не влияет на ответственность нарушителя. Нарушение этих конкретных правил дорожного движения является правонарушением. Максимальным наказанием обычно является лишение свободы на срок до двух месяцев (или штраф).

Наиболее серьезные правонарушения, которые могут быть совершены в сфере безопасности дорожного движения (а также иных сферах общественной деятельности), являются умышленными. Нидерландское законодательство не содержит конкретных намеренных нарушений правил дорожного движения. В случае умышленного причинения телесных повреждений или смерти речь идет об умышленных преступлениях. Статья 287 уголовного Закона Нидерландов предусматривает уголовную ответственность за умышленное убийство, за которое предусмотрено максимальное наказание в виде лишения свободы на срок до пятнадцати лет. Статья 302.1 уголовного Закона Нидерландов предусматривает уголовную ответственность за умышленное причинение тяжкого телесного повреждения другому лицу в виде лишения свободы на срок до восьми лет. Статья 302.1 уголовного Закона Нидерландов в сочетании со статьей 302.2 уголовного Закона Нидерландов содержат состав преступления, обусловленного результатом, в котором смерть является объективным последствием деяния. Закон проводит резкое различие между преступлениями в зависимости от того, может ли быть

установлено намерение совершить убийство. В частности, в отличие от английского законодательства, преступник не может быть виновен в умышленном убийстве, если он, хотя и стал причиной смерти другого человека, только намеревался причинить серьезные телесные повреждения.

Уголовное право Нидерландов признает два вида умысла: прямой и косвенный. Если опасное поведение не привело к причинению смерти или тяжких телесных повреждений, обвиняемый может быть привлечен к уголовной ответственности за попытку умышленного убийства или попытку причинения тяжких телесных повреждений. В этом случае максимальный срок лишения свободы сокращается на одну треть (статья 45 уголовного Закона Нидерландов), при этом достаточно косвенного умысла.

Уголовный Закон Нидерландов включает в себя несколько общих преступлений по неосторожности, например, убийство по неосторожности и причинение тяжких телесных повреждений по неосторожности. За убийство по неосторожности (статья 307 уголовного Закона Нидерландов) максимальный срок лишения свободы составляет два года в случае легкомыслия и четыре года в случае небрежности. Причинение тяжкого телесного повреждения по неосторожности (статья 308 уголовного Закона Нидерландов) может повлечь за собой максимальный срок лишения свободы один год (легкомыслие) или два года (небрежность). Помимо этого, выделяются конкретные грубые нарушения правил дорожного движения, связанные с причинением смерти или серьезного телесного повреждения по неосторожности, которые влекут за собой гораздо более строгое максимальное наказание.

Максимальное уголовное наказание определяется тремя факторами.

- 1) последствиями дорожно-транспортного происшествия, произошедшими из-за халатного поведения на дороге: в случае гибели другого лица максимальный срок лишения свободы – три года; в случае серьезной травмы – один год и шесть месяцев;
- 2) степень вины (халатности, неосторожности и т.д.), так неосторожность выступает отягчающим обстоятельством, удваивая максимальный срок наказания. Таким образом, в случае причинения смерти преступнику грозит максимальный срок лишения свободы составляет шесть лет; с причинением тяжких телесных повреждений – три года.
- 3) независимо от наличия отягчающего обстоятельства максимальный срок лишения свободы определяется конкретными отягчающими обстоятельствами, например, превышение установленной скорости движения и управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, тогда максимальное наказание увеличивается вдвое.

Таким образом, относительно грубых нарушений правил дорожного движения, определяемых как опасное поведение на дороге и влекущее за собой существенное максимальное наказание, законодательство Нидерландов содержит только одно конкретное положение: неосторожность, вызывающая дорожно-транспортное происшествие, в результате которого другое лицо погибло или получило серьезные телесные повреждения.

Отличительной особенностью положения является то, что его ключевой элемент, небрежность, представляет собой сложное понятие, которое поднимает сложный вопрос о нижнем пределе небрежности.

В данной работе был рассмотрен международный опыт исследований в области

уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения. В ходе исследования были проанализированы научные материалы, входящей в серию публикаций Нидерландского института права и управления, изданной по итогам Международной конференции по уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения, которая состоялась 7 сентября 2012 года в Гронингене (Нидерланды). Авторами были проанализированы аналитические обзоры, посвященные исследованию сложной природы нарушений правил дорожного движения, а также системы грубых нарушений правил дорожного движения в ряде европейских государств, выделены особенности назначения наказания за данные виды преступлений в этих государствах. Отметим, что авторы данных обзоров исследовали роль вины и вреда с точки зрения строгости наказания, а также психологические аспекты поведения водителей транспортных средств, которые имеют отношение к причинно-следственным связям совершения рассматриваемых видов преступлений в сфере безопасности дорожного движения.

Проведя сравнительный анализ действующего законодательства России и зарубежных стран (Нидерландов, Англии, Уэльса), можно констатировать, что правильная квалификация и ужесточение ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения позволяют стабилизировать безопасность на общественных дорогах. При этом следует учитывать степень опасности, в связи с чем необходимо провести дополнительную классификацию правонарушений, по аналогии с зарубежными странами.

Так, в соответствии с законодательством королевства Нидерландов и республики Франции максимальное наказание за нарушения правил дорожного движения по неосторожности выше, чем административное правонарушение, выделяется промежуточный состав правонарушения между административной и уголовной ответственностью. Данный принцип возможен для реализации в Российском законодательстве.

Библиография

1. Ван Дейк А., Вулсвейк Х. Уголовная ответственность за серьезные нарушения правил дорожного движения: очерки о причинении смерти, травм и опасности в дорожном движении. (Governance & Recht; Vol. 11). Eleven International Publishing. 2015 // URL: <https://research.rug.nl/en/publications/criminal-liability-for-serious-traffic-offences-essays-on-causing>.
2. Краев Д.Ю. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: лекция для ФППК / Д.Ю. Краев. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, 2019. 44 с.
3. Месилов М.А. Уголовная ответственность в сфере безопасности дорожного движения, перевозок и эксплуатации автотранспорта / М.А. Месилов // Российское государствоведение. 2015, № 1. С. 86-110.
4. Подчерняев А.Н. Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: анализ тенденций // Журнал «Безопасность дорожного движения». 2023. № 4. С. 176-185.
5. Преступления против безопасности движения или эксплуатации транспорта: учебное пособие / Д.А. Безбородов, А.В. Зарубин, Р.М. Кравченко [и др.]; под ред. А. Н. Попова. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, 2023. 47 с.
6. Танага И.В. Эффективность уголовного наказания за совершение дорожно-транспортных преступлений // Общество и право. 2013. № 4 (46). С. 92-96.

7. Федин Т.А. Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений // Вестник магистратуры. 2022. № 10-1 (133). С. 45-47.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

РЕЦЕНЗИЯ

на статью на тему «Особенности привлечения к уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения в отдельных европейских государствах».

Предмет исследования.

Предложенная на рецензирование статья посвящена актуальным вопросам привлечения к уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения в отдельных европейских государствах. Автором рассматривается законодательство и практика его применения в отдельных государствах по заявленным вопросам, а также делаются предложения по поводу того, что может быть применено в российских реалиях. В качестве предмета исследования выступили, прежде всего, мнения ученых, а также положения законодательства различных стран. Как отмечается, среди прочего, «В связи со сказанным целесообразно обратиться к рассмотрению международного опыта исследований в области уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения. В ходе исследования были проанализированы научные материалы, входящие в серию публикаций Нидерландского института права и управления, изданные по итогам Международной конференции «Привлечение к уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения», которая состоялась 7 сентября 2012 года в Королевстве Нидерланд».

Методология исследования.

Цель исследования прямо в статье заявлена. Как указано, «Целью настоящего исследования является определение порядка привлечения к ответственности за опасное вождение на основе анализа совершения грубых нарушений правил дорожного движения в системе уголовного права Королевства Нидерландов». Исходя из поставленных цели и задач, автором выбрана методологическая основа исследования. В частности, автором используется совокупность общенаучных методов познания: анализ, синтез, аналогия, дедукция, индукция, другие. В частности, методы анализа и синтеза позволили обобщить и разделить выводы различных научных подходов к предложенной тематике.

Наибольшую роль сыграли специально-юридические методы. В частности, автором активно применялся сравнительно-правовой метод, который позволил сопоставить законодательство и практику его применения разных стран применительно к заявленной тематики исследования. Например, следующий вывод автора: «следует учитывать, в какой степени закон должен быть адаптирован конкретно к сфере безопасности дорожного движения. В некоторых странах предусмотрена особая ответственность за нарушение правил дорожного движения по неосторожности. В Нидерландах и во Франции максимальное наказание за нарушение правил дорожного движения по неосторожности намного выше, чем за общее нарушение правил дорожного движения. Однако в Германии и Испании халатное поведение на дороге считается правонарушением, связанным с неосторожностью. В Нидерландах и во Франции отягчающие обстоятельства, такие как управление транспортным средством в состоянии опьянения, превышение скоростного режима или отказ от прохождения медицинского

освидетельствования на состояние опьянения, приводят к существенному ужесточению максимального наказания. В Англии и Уэльсе есть два правонарушения с особыми составляющими факторами: причинение смерти в результате неосторожного управления транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения и причинение смерти в результате управления транспортным средством без страховки, лицензии или при отстранении от управления транспортным средством».

Таким образом, выбранная автором методология в полной мере адекватна цели исследования, позволяет изучить все аспекты темы в ее совокупности.

Актуальность.

Актуальность заявленной проблематики не вызывает сомнений. Имеется как теоретический, так и практический аспекты значимости предложенной темы. С точки зрения теории тема административной ответственности за нарушение правил дорожного движения сложна для любой страны. Эта тематика затрагивает самые разные проблемы, в том числе эффективности существующего законодательства, которое в России может быть усовершенствовано. Сложно спорить с автором в том, что «В настоящее время наблюдается тенденция увеличения количества автотранспорта у населения, что оказывает влияние на общую загруженность дорог и приводит к повышенной аварийности. В результате чего растет количество нарушений правил дорожного движения, а также наблюдается рост грубых нарушений правил дорожного движения, которые в ряде случаев влекут за собой причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерти».

Тем самым, научные изыскания в предложенной области стоит только поприветствовать.

Научная новизна.

Научная новизна предложенной статьи не вызывает сомнений. Во-первых, она выражается в конкретных выводах автора. Среди них, например, такой вывод:

«относительно грубых нарушений правил дорожного движения, определяемых как опасное поведение на дороге и влекущее за собой существенное максимальное наказание, законодательство Нидерландов содержит только одно конкретное положение: неосторожность, вызывающая дорожно-транспортное происшествие, в результате которого другое лицо погибло или получило серьезные телесные повреждения. Отличительной особенностью положения является то, что его ключевой элемент, небрежность, представляет собой сложное понятие, которое поднимает сложный вопрос о нижнем пределе небрежности».

Указанный и иные теоретические выводы могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях.

Во-вторых, автором предложены идеи по обобщению положений действующего законодательства и мнений ученых, что может быть полезно специалистам, работающим в исследуемой сфере.

Таким образом, материалы статьи могут иметь определенных интерес для научного сообщества с точки зрения развития вклада в развитие науки.

Стиль, структура, содержание.

Тематика статьи соответствует специализации журнала «Полицейская деятельность», так как она посвящена правовым проблемам, связанным с безопасностью дорожного движения.

Содержание статьи в полной мере соответствует названию, так как автор рассмотрел заявленные проблемы, в целом достиг цели исследования.

Качество представления исследования и его результатов следует признать в полной мере положительным. Из текста статьи прямо следуют предмет, задачи, методология и основные результаты исследования.

Оформление работы в целом соответствует требованиям, предъявляемым к подобного

рода работам. Существенных нарушений данных требований не обнаружено.

Библиография.

Следует высоко оценить качество использованной литературы. Автором активно использована литература, представленная авторами из России (Краев Д.Ю., Месиков М.А., Подчерняев А.Н., Танага И.В., Федин Т.А. и другие).

Таким образом, труды приведенных авторов соответствуют теме исследования, обладают признаком достаточности, способствуют раскрытию различных аспектов темы.

Апелляция к оппонентам.

Автор провел серьезный анализ текущего состояния исследуемой проблемы. Все цитаты ученых сопровождаются авторскими комментариями. То есть автор показывает разные точки зрения на проблему и пытается аргументировать более правильную по его мнению.

Выводы, интерес читательской аудитории.

Выводы в полной мере являются логичными, так как они получены с использованием общепризнанной методологии. Статья может быть интересна читательской аудитории в плане наличия в ней систематизированных позиций автора применительно к заявленным проблемным вопросам.

На основании изложенного, суммируя все положительные и отрицательные стороны статьи

«Рекомендую опубликовать»