Л. В. Любимов,
А. Н. Саликов

БЕЗОПАСНОСТЬ КАК ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ПОДЛЕЖАЩАЯ ОБЕСПЕЧЕНИЮ НА ИНДИВИДУАЛЬНОМ, ОБЩЕСТВЕННОМ И ГОСУДАРСТВЕННОМ УРОВНЯХ

Аннотация: в статье рассматривается соотношение таких понятий, как безопасность и безопасность дорожного движения; дается авторское определение понятия безопасности дорожного движения; высказано предположение, что безопасность является главной целью дорожного движения, при достижении которой само дорожное движение приобретает качественно новую характеристику, отражающую степень его защиты от дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, безопасность, безопасность дорожного движения, организация дорожного движения.

UDK 342.9

L. V. Lyubimov,
A. N. Salikov

SECURITY AS THE MAIN GOAL OF THE TRAFFIC CARRIED ON INDIVIDUAL, COMMUNITY AND STATE LEVELS

Abstract: the article discusses the correlation of such notions as security and road safety; the author's definition of concept of safety of traffic; suggested that security is the main purpose of the road at which traffic itself has acquired a qualitatively new characteristic reflecting the degree of protection from road accidents.

Keywords: traffic, traffic accident, safety, traffic safety, traffic organization.

Введение

Термин «безопасность» достаточно давно и прочно утвердился и используется в отечественном праве при описании признаков объектов определенного круга правонарушений (безопасность государства, безопасность труда, общественная безопасность, экологическая безопасность, безопасность дорожного движения). Однако в специальной литературе предметное содержание и функциональное назначение безопасности как понятия не вызывает единого мнения исследователей [1].

На законодательном уровне определение понятия безопасности впервые было дано в Законе РФ от 5 марта 1992 года «О безопасности». В ст. 1 данного закона безопасность определялась как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз [2]. Примерно такое же содержание вкладывает законодатель в понятие безопасности и в Феде-

ральном законе «О пожарной безопасности» от 21 декабря 1994 года, понимая под последней состояние защищенности личности, имущества, общества и государства от пожаров [3]. Федеральный закон от 9 января 1996 года «О радиационной безопасности населения» в ст. 1 определяет радиационную безопасность населения как состояние защищенности настоящего и будущего поколения людей от вредного для их здоровья воздействия ионизирующего излучения [4].

Таким образом, анализ законодательно-го определения понятия безопасности в различных нормативных актах, позволяет сделать следующие выводы:

1. Безопасность вообще определяется как некое состояние всей совокупности возникающих общественных отношений (личность, общество и государство), характеризующее степень защищенности этой совокупности от каких-либо угроз.

2. Безопасность складывается только под воздействием реально существу-

ющих в действительности угроз, поэтому ее качественный уровень принято оценивать по степени защищенности от этих угроз (высокий уровень безопасности каких-либо общественных отношений соответствует высокой степени их защищенности и наоборот).

3. Если эти угрозы реально существуют в действительности, то они представляют собой явления объективного мира, имеющие как материальные, так и социальные формы выражения и характеризующиеся вредоносным влиянием на указанную совокупность общественных отношений.

4. Безопасность в каждой отдельной сфере общественных отношений определяется как состояние этих общественных отношений, характеризующее степень защищенности их от каких-либо вредоносных явлений.

5. Безопасность воспринимается как важное социальное благосостояние, к сохранению и поддержанию которого государство, общество и каждая отдельная личность предпринимают всесторонние меры.

6. Безопасность является целью данных предпринимаемых всесторонних мер, которые осуществляются на различных уровнях (индивидуальном, общественном и государственном).

Обеспечение безопасности дорожного движения как главный инструмент противодействия дорожно-транспортной аварийности, являющейся неизбежным результатом функционирования дорожного движения

Соответственно, под данные выводы подпадает и понятие безопасности дорожного движения, определяемого Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» [5], как состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Из этого следует, во-первых, что данная безопасность есть некое состояние дорожного движения, складывающееся под воздействием такого вредоносного явления, как дорожно-транспортная аварийность, во-вторых, безопасность дорожного движения — это такое состояние дорожного движения, при котором его участ-

никам не грозит опасность от указанного вредоносного явления, а в-третьих, безопасность дорожного движения есть цель предпринимаемых на различных уровнях (личном, общественном и государственном) всесторонних мер по предупреждению и пресечению вредоносного влияния указанного явления.

Но в определении безопасности дорожного движения, которое дает законодатель, есть один недостаток. Так, законодательная трактовка отражает защищенность только участников дорожного движения (т.е. водителей, пассажиров и пешеходов) и никак не определяет положение иных компонентов дорожного движения. Поэтому, на наш взгляд, под безопасностью дорожного движения следует понимать такое состояние дорожного движения, которое исключает причинение вреда жизни и здоровью людей, транспортным средствам, материальным ценностям, окружающей природной среде и обеспечивается мерами экономического, технического, организационного, социального и правового характера.

Таким образом, целесообразно безопасность дорожного движения представлять в виде цели такой деятельности, как обеспечение безопасности дорожного движения. Данная деятельность, как отмечалось выше, осуществляется на различных уровнях и включает в себя комплекс всесторонних мер по предупреждению причин возникновения такого явления, как дорожно-транспортная аварийность. Примерно такое же определение дает и законодатель, характеризуя обеспечение безопасности дорожного движения как «деятельность, направленную на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий» [5].

Итак, безопасность дорожного движения не является совокупностью общественных отношений, а представляет собой цель деятельности по ее обеспечению. Предположим, что совокупность общественных отношений, возникающая в процессе обеспечения безопасности дорожного движения, образует только одну из сфер многочисленных и разнообразных общественных отношений, возникающих в дорожном движении. Но при этом данная сфера являет-

ся главенствующей и подлежит правовому регулированию. Доказав это предположение, можно доказать и тот факт, что безопасность дорожного движения не является самостоятельной совокупностью общественных отношений, а выступает в качестве цели дорожного движения, при достижении которой само дорожное движение приобретает качественно новую характеристику, отражающую степень его защиты от дорожно-транспортных происшествий. Но для этого необходимо проследить взаимосвязь дорожного движения с неизбежно возникающими дорожно-транспортными происшествиями.

В научной литературе отсутствует достаточно полное определение понятия дорожного движения, которое бы отражало его социально-техническую сущность и позволило сделать хотя бы общие выводы о причинах возникновения дорожно-транспортной аварийности как неизбежного результата его функционирования. Анализ «обслуживающей функции» дорожного движения позволяет по-иному подойти к оценке факторов, которые создают тактику поведения участников дорожного движения, с которыми непосредственно связано возникновение дорожно-транспортных происшествий, а следовательно, и дорожно-транспортной аварийности в целом как вредоносного явления. Дорожное движение, дает диалектически противоположные результаты — выполненную транспортную работу и дорожно-транспортную аварийность.

Как справедливо отмечает В. И. Майоров, дорожно-транспортная аварийность относится к классу массовых социальных явлений, т. е. таких, которые образуются множеством единичных событий. Каждое из них происходит в силу внешне случайного стечения обстоятельств, но в совокупности они обнаруживают устойчивые связи и отношения, подчиняются строгим закономерностям вероятностного вида. Для аварийности таким единичным событием выступает дорожно-транспортное происшествие [6].

Не секрет, что в качестве причины аварийности признается, в первую очередь, недисциплинированность участников дорожного движения. Поэтому главными средствами противодействия аварийно-

сти определяются пропаганда дисциплинированного поведения и правовое воздействие (в рамках административного и уголовного права) на участников дорожного движения.

Констатация положения, что социальный и экономический ущерб, которым принято обосновывать применение мер государственного принуждения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, есть в значительной мере жизнь и здоровье, моральное и материальное благополучие самих правонарушителей и их близких, есть одновременно констатация того, что обеспечение безопасности дорожного движения — это в первую очередь защита людей, участвующих в дорожном движении, от последствий их собственных действий. Отсюда правомерна постановка следующих вопросов. Что такое дорожно-транспортное происшествие как физическое явление, вызванное действиями людей? Что такое нормы безопасности дорожного движения, невыполнение которых обуславливает возникновение происшествий? Что заставляет людей, в большинстве своем не имеющих антисоциальных в общепринятом значении этого слова установок, совершать противоправные действия, зная о возможных негативных их последствиях? Ответы на них позволяют обосновать те изменения в подходах к определению понятия безопасности дорожного движения, о которых говорилось выше.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» дает следующее определение дорожно-транспортного происшествия — это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб [5]. Возьмем это определение в качестве рабочего, т. к. оно в принципе соответствует действительности.

Поскольку в самом определении дорожно-транспортного происшествия указано на два обязательных признака, а именно: участие транспортного средства и его движение в момент времени, предшествующий возникновению одного из перечисленных состояний, то можно сделать вывод, что

физической причиной возникновения события, называемого дорожно-транспортным происшествием, является нарушение устойчивости или (и) автономности движения транспортного средства, что нередко приводит к травмированию и гибели людей, а также к повреждению материальных объектов.

Основной характеристикой движения является, как известно, скорость. Манипулируя органами управления транспортного средства, водитель меняет величину и направление скорости движения таким образом, чтобы были выполнены условия безопасности: обеспечены устойчивость и автономность движения. Происшествие возникает, когда водитель по каким-либо причинам потерял возможность управлять энергией движущегося транспортного средства в соответствии со своими желаниями и волей. Это может быть связано, во-первых, с неправильными воздействиями на транспортное средство водителя, который не сумел скоординировать параметры движения транспортного средства с условиями окружающей среды; во-вторых, с неправильными действиями других участников движения, поставивших водителя в положение, когда он уже не в состоянии избежать ударного взаимодействия своего транспортного средства с другими объектами; в-третьих, с отказом технических компонентов дорожного движения. Практически во всех этих случаях возникновение происшествия связывается с неправильными действиями участников дорожного движения.

Рассмотрим факторы, определяющие вероятность наступления такого события. Управление транспортным средством, равно как и пешее передвижение, можно в технологическом плане представить как работу оператора человеко-машинной системы [7]. Отдельный цикл управленческого процесса включает последовательно выполняемые операции восприятия информации о дорожно-транспортной ситуации, оценку информации по критерию ее полноты и достаточности для принятия правильного решения о режиме движения (выборе определенной величины и направления скорости движения), прогнозирование развития ситуации на последующий период, принятие решения о коррекции ре-

жима движения, выполнении какого-либо маневра, реализацию принятого решения путем манипулирования с органами управления.

Поскольку мы рассматриваем динамический процесс, то для управления им требуются пространство и время, причем потребность в них при прочих равных условиях тем больше, чем выше скорость движения. Максимальная скорость механических транспортных средств определяется мощностью двигателя, для пешехода — его физическими данными. Имеет существенное значение и состояние опорных свойств поверхности, по которой осуществляется движение. Однако ограниченность площади территории, которая может быть использована для транспортного движения, конечная устойчивость транспортных средств против опрокидывания и по сцепным свойствам, различие в скоростных возможностях и желаемых направлениях движения отдельных участников, воздействие погодноклиматического фактора, а также ограниченные психофизиологические возможности участвующих в дорожном движении людей, недостаточный профессионализм большинства из них как операторов человеко-машинных систем определяют, что необходимость обеспечения устойчивости и автономности движения транспортных средств при имеющихся пространстве и времени обуславливает наличие практически постоянных ограничений, накладываемых на потенциальные перевозочные свойства транспортных средств, желательные направления движения. При возникновении аварийных ситуаций задача водителя, управляющего транспортным средством, сводится к выявлению имеющихся в его распоряжении времени и пространства, оценки их достаточности для выполнения маневра по изменению величины или (и) направления скорости движения, необходимого для обеспечения устойчивости и автономности движения, вплоть до полного прекращения движения, принятию и выполнению соответствующего решения.

Принятие участниками дорожного движения решений о необходимых режимах движения управляемых ими транспортных средств или их собственного происходит в условиях высокого уровня неопреде-

ленности развития дорожно-транспортных ситуаций. Она задается объективно чрезвычайным динамизмом самого процесса управления, многообразием характеристик транспортных средств и улично-дорожной сети, погодно-климатических условий, а самое главное, необходимостью прогнозирования поведения людей. Эти обстоятельства предопределяют необходимость специальной организации действий участников дорожного движения, основу которой составляет правовое регулирование их поведения. Стержнем системы правового регулирования в настоящее время являются Правила дорожного движения.

В Правилах содержатся нормы, регламентирующие действия участников движения в наиболее типичных дорожно-транспортных ситуациях: начало движения, обгон, остановка и стоянка, проезд перекрестков и т. п. Правилами предусмотрено также, что на отдельных участках улично-дорожной сети или по отношению к отдельным категориям транспортных средств или участников движения может осуществляться дополнительная регламентация, информация о которой доводится до участников движения с помощью технических средств регулирования дорожного движения — дорожных знаков, линий разметки, светофоров. Большая часть содержащихся в Правилах норм регламентирует ограничения скорости и направления движения.

В чем предназначение Правил дорожного движения РФ, как нормативного акта? На наш взгляд, таким предназначением является правовое регулирование все той же деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, т. е. выполняя предусмотренные Правилами предписания, участники дорожного движения делают свои действия понятными друг другу и предсказуемыми, а значит, и безопасными. Проследим это на общественных отношениях, возникающих между ними, которые регулируются указанными Правилами. Участники движения постоянно вступают между собой во взаимоотношения, касающиеся обеспечения безопасности их передвижения, т. е. на определенных участках улично-дорожной сети одни из них уступают преимущество другим, а последние, зная, что им обязаны предо-

ставить преимущество в движении, беспрепятственно следуют через данный участок дороги, и наоборот. Таким образом, выполняя указанные Правилами предписания, участники движения на индивидуальном уровне обеспечивают безопасность дорожного движения не только в отношении себя, но и в отношении друг друга. И если кто-то из них выполняет какие-либо действия, противоречащие этим предписаниям, то данные действия препятствуют другим участникам движения обеспечивать безопасность своего передвижения. В связи с этим напрашивается вывод, что в Правилах содержатся нормы, которые регулируют не всю совокупность общественных отношений, возникающих в рамках дорожного движения, а лишь ее часть, касающуюся обеспечения безопасности дорожного движения, следовательно, более правильно было бы назвать рассматриваемый нормативный акт Правилами безопасности дорожного движения.

Но безопасность дорожного движения достигается соблюдением установленных правил не только участниками дорожного движения, но и должностными лицами, ответственными за техническое состояние транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию, за надлежащий ремонт и содержание улично-дорожной сети и т. д. В частности, статьи 12.4., 12.21., 12.31., 12.32., 12.32.¹, 12.33., 12.34. КоАП РФ, статья 266 УК РФ предусматривают административную и уголовную ответственность за ненадлежащее выполнение своих функциональных обязанностей должностными лицами, ответственными за обеспечение безопасности дорожного движения. Поэтому Правила должны выступать единственным обобщающим нормативным актом общегосударственного значения, который содержал бы в себе всю совокупность правил безопасности дорожного движения. Все другие нормативные акты, уточняющие содержание Правил какими-либо техническими характеристиками или содержащими более узкую и специальную информацию, должны носить ведомственный характер. В связи с тем, что Правила должны знать все участники дорожного движения, а также соответствующие должностные лица, т. е. практически все население страны, содержание их должно быть ясным

и понятным, кратким, лаконичным, удобным для изучения и восприятия. Следовательно, оценивая возможность использования Правил безопасности дорожного движения как единственного подзаконного акта, с учетом которого должны квалифицироваться дорожно-транспортные преступления, а также административно-правовые нарушения, можно признать достаточность данного нормативного акта для выполнения такой задачи. К сожалению, в настоящий момент Правила дорожного движения не включают в себя полный перечень обобщенных правил безопасности дорожного движения, так в них отсутствуют правила безопасного содержания и ремонта улично-дорожной сети.

Обобщая сказанное, можно сделать следующий вывод: дорожно-транспортные происшествия, физически представляя собой следствие нарушения автономности или устойчивости движения транспортных средств, в большинстве случаев возникают из-за того, что участники дорожного движения, будучи в нормальном психофизиологическом состоянии, не выполнили предписания правовых норм, регламентирующих объективно существующие ограничения на скорость и (или) направление их движения.

Чем вызвано такого рода массовое поведение людей, которое приводит к большим потерям для них самих, а иногда и к смертельному исходу? Ответ на этот вопрос можно получить, если перенести акцент при рассмотрении дорожного движения с технико-технологических характеристик на его социальную сущность, если подходить к участникам дорожного движения не как к элементам процесса транспортирования людей и грузов, а как к относительно самостоятельной массовой общности, члены которой осуществляют определенный вид человеческой деятельности, выступая в социальных ролях водителя, пешехода, пассажира.

Ранее говорилось о том, что безопасность есть качественная характеристика дорожного движения. Но эта качественная характеристика не является единственной, т. к. перемещение в пространстве, естественно, обладает скоростью. Единство безопасности дорожного движения и его скорости определяет каче-

ство дорожного движения как вида человеческой деятельности, т. е. дорожное движение будет качественным только тогда, когда оно будет осуществляться безопасно и с наибольшей скоростью перемещения. Качество дорожного движения — не просто совокупность этих характеристик, а их единство, скрепленное определенной взаимосвязью.

Дорожное движение возникло, существует и развивается в связи с тем, что у человека есть потребность и возможность передвигаться, перевозить пассажиров и грузы при помощи транспортных средств (или без таковых) и дорог с более высокой скоростью в окружающей среде. Как и всякий процесс, дорожное движение подчинено действию закона единства и борьбы противоположностей, в силу которого всем вещам, явлениям, процессам свойственны внутренние противоречия, противоположные стороны и тенденции, находящиеся в состоянии взаимосвязи и взаимоотрицания; борьба противоположностей дает внутренний импульс к развитию.

Выясняя сущность внутренних противоречий, проявляющихся в дорожном движении, мы должны констатировать, что главной его качественной характеристике, а именно безопасности, противостоит тенденция к достижению возможно более высоких скоростей перемещения. Поскольку скоростью можно пренебречь ради достижения безопасности, а пренебрегать безопасностью ради скорости было бы преступлением, то несомненно именно безопасность дорожного движения является главной характеристикой данного процесса.

Максимальная скорость, с которой может двигаться автомобиль, определяется мощностью двигателя, расходом энергии. Но реальная скорость движения значительно ниже этого предела. Почему? Почти каждый водитель руководствуется естественным стремлением двигаться с возможно более высокой скоростью. Противостоит его стремлению опасность. Отсюда и возникает необходимость ограничения скорости, порождаемая опасностью дорожно-транспортного происшествия.

Именно опасность возникновения дорожно-транспортного происшествия вы-

нуждает водителя не двигаться с той максимальной скоростью, которую позволяет развивать мощность двигателя, а ограничивать ее.

Стремление к движению с возможно более высокими скоростями и ограничение этих скоростей опасностью возникновения дорожно-транспортных происшествий выступают в качестве взаимосвязанных и в то же время противостоящих тенденций, проявляющихся в процессе дорожного движения. Действительно, если нет скорости, то в принципе не должно быть и опасности. Как правило, только скорость порождает опасность. С другой стороны, для каждой конкретной ситуации существует предел скорости, превышение которого может неизбежно привести к дорожно-транспортному происшествию [8]. Любое ограничение скорости при прочих равных условиях уменьшает вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия, но в то же время наносит ущерб другой качественной характеристике дорожного движения — скорости.

Коллизия между скоростью и опасностью составляет главное внутреннее противоречие процесса дорожного движения, благоприятное разрешение которого является задачей, возникающей на всех уровнях, начиная от действий отдельных участников дорожного движения и кончая широкой, многоплановой деятельностью, осуществляемой в государственном масштабе.

Выявление этого противоречия, тех тенденций, противоборство которых стимулирует развитие процесса дорожного движения, дает ключ к уточнению сущности такого понятия, как организация дорожного движения.

Поскольку обеспечение безопасности дорожного движения является главным направлением деятельности государства в сфере дорожного движения, а все другие направления в этой сфере основываются на ней (в том числе и деятельность по организации дорожного движения), постольку и государственные органы, занимающиеся организацией движения транспортных и пешеходных потоков в рамках улично-дорожной сети в первую очередь должны обеспечить их безопасность, а во вторую — наибольшую допустимую скорость

перемещения. Получается, что у обеспечения безопасности дорожного движения и у организации дорожного движения имеется общая главная цель — безопасность дорожного движения, поэтому напрашивается вывод о том, что эти две деятельности находятся в одной плоскости рассматриваемых нами общественных отношений. И мало того, они не только находятся в одной плоскости, но и одна из них включает в себя другую, а именно обеспечение безопасности дорожного движения включает в себя как подсистему организацию дорожного движения, так как деятельность по обеспечению безопасности движения в то же время направлена и на достижение второстепенной цели — увеличение скорости перемещения.

Ранее указывалось на то, что обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется на различных уровнях (от индивидуального до государственного). Этим же уровням соответствует и организация дорожного движения. На индивидуальном уровне участники движения, выполняя предписания Правил дорожного движения не только обеспечивают безопасность своего движения, но и организуют это движение между собой. Например, участники дорожного движения, уступая друг другу преимущество в движении на отдельных участках улично-дорожной сети, не только обеспечивают свою безопасность, но и увеличивают пропускную способность данных участков, а как следствие этого — свою скорость передвижения. Ведь не секрет, что произошедшее из-за несоблюдения правил безопасности движения дорожно-транспортное происшествие в современных условиях загруженности отдельных участков дорог приводит к так называемым «пробкам», которые нарушают организацию дорожного движения, а следовательно, и сам процесс этого движения.

Можно ли достигнуть безопасности дорожного движения, не организовав надлежащим образом сам процесс дорожного движения? Представляется, что нет. Если отдельный участок дороги обладает слабой пропускной способностью вследствие, например, ошибочно выбранного режима светофорного объекта, то объективно на данном участке возрастает вероятность возникновения ДТП, т. к. в этом случае участники

дорожного движения в естественном стремлении более быстрее преодолеть данный промежуток своего пути становятся более подвергнуты желанию пренебречь установленными правилами безопасности дорожного движения.

Заключение

Таким образом, выявление противоречий в процессе дорожного движения позволяет установить мотивы действий лица, нарушающего правила безопасности движения, как результат отражения этих противоречий в сознании нарушителя, поэтому рассматриваемая деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения для достижения своей главной цели должна учитывать естественное стремление к более высокой скорости передвижения как главное противоречие безопасности этого процесса. Организация дорожного движения, являясь подотраслью обеспечения безопасности дорожного движения, как раз и представляет собой ту деятельность, которая направлена на благоприятное разрешение противоречия между скоростью и опасностью, иными словами, на обеспечение достаточно высокой безопасности при высокой скорости перемещения.

В дорожном движении проявляется большая гамма общественных отношений, характеризующая, в конечном счете, его сложную внутреннюю структуру. И это позволяет гипотетически судить о дорожном движении в двух аспектах.

Во-первых, дорожное движение представляет деятельность, в результате которой осуществляется собственно пространственное перемещение материального объекта, например, естественное перемещение пешеходов, перемещение людей с помощью управляемых людьми транспортных средств.

Во-вторых, дорожное движение может рассматриваться как совокупность всех видов деятельности, связанных непосредственно или опосредованно с пространственным перемещением материальных объектов. Например, подготовка автотранспортных средств перед выездом на дорогу, крепление груза и т. д.

Но в каком бы аспекте ни рассматривалось дорожное движение, оно неразрывно связано с обеспечением его безопасности [9].

ЛИТЕРАТУРА

1. Комиссаров В. С. Преступления, нарушающие общие правила безопасности (Понятие, система, общая характеристика) : дис. ... д-ра юрид. наук / В. С. Комиссаров. — М., 1997. — С. 14—16.

2. О безопасности : закон РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 // Ведомости Съезда народных депутатов и Верховного Совета Российской Федерации. — 1992. — № 15. — Ст. 769.

3. О пожарной безопасности : федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ // СЗ РФ. — 1994. — № 35. — Ст. 3649.

4. О радиационной безопасности населения : федеральный закон от 9 января 1996 г. № 3-ФЗ // СЗ РФ. — 1996. — № 3. — Ст. 141.

5. О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // СЗ РФ. — 1995. — № 50. — Ст. 4873.

6. Майоров В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук / В. И. Майоров. — Екатеринбург, 1997. — С. 25.

7. Иванов В. Н. Наука управления автомобилем / В. Н. Иванов. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Транспорт, 1977. — С. 41.

8. Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений / В. В. Лукьянов. — М. : Юрид. лит., 1979. — С. 12—13.

9. Любимов Л. В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения / Л. В. Любимов. — Воронеж : ВИ МВД России, 2015. — С. 68—80.

*Воронежский институт МВД России
Любимов Л. В., кандидат юридических наук, доцент, старший преподаватель кафедры уголовного права и криминологии
E-mail: leonvnrn@rambler.ru
Tel. 8 (473) 200-53-75*

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Воронежский филиал)

*Саликов А. Н., магистрант
E-mail: salikow.an@yandex.ru
Tel.: 8-920-229-04-95*