

*На правах рукописи*

**Иванькович Дарья Викторовна**

**НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ:  
КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Специальность: 5.1.4. Уголовно-правовые науки

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Москва – 2025

Работа выполнена на кафедре криминологии федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя»

**Научный руководитель:** доктор юридических наук, профессор  
**Игнатов Александр Николаевич**

**Официальные оппоненты:** **Варыгин Александр Николаевич**  
доктор юридических наук, профессор,  
заведующий кафедрой прокурорского надзора и криминологии федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия»

**Баранчикова Марина Вячеславовна**  
кандидат юридических наук, доцент,  
заместитель начальника кафедры уголовного права федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации»

**Ведущая организация:** **Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Югорский государственный университет»**

Защита диссертации состоится «24» сентября 2025 г. в 14 часов 00 минут на заседании совета по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук 03.2.006.05, созданного на базе ФГКОУ ВО «Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В. Я. Кикотя», по адресу: 117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, д. 12, зал диссертационных советов.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте ФГКОУ ВО «Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В. Я. Кикотя» (<http://diss.mosu-mvd.com/ru/>).

Автореферат разослан « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2025 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
кандидат юридических наук, доцент



А. А. Шишков

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность диссертационного исследования.** Во всем мире создана и функционирует современная транспортная система, являющаяся неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктур. От надежности и безопасности функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры зависит эффективность экономики, социальное развитие и национальная безопасность страны. По этой причине повышение безопасности дорожного движения определено в качестве одной из основных задач по обеспечению государственной и общественной безопасности<sup>1</sup>.

Изменение отношения населения к ценности личного автомобиля, который давно стал необходимым средством передвижения, а нередко и статусным атрибутом значительной части населения как России, так и Беларуси, наряду с имманентной опасностью симбиоза человеческого фактора и транспортных средств (далее – ТС), влечет ежегодные колоссальные негативные последствия в различных сферах жизнедеятельности: имущественные (повреждение ТС, грузов, дорожной инфраструктуры и иного имущества), экологические (загрязнение окружающей среды), экономические, социальные. Однако наибольшего внимания заслуживают последствия, связанные с причинением вреда здоровью человека различной степени тяжести и гибелью граждан.

За период 2013 – 2024 гг. динамика изменения количества преступлений, предусмотренных ст. 264 УК Российской Федерации «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (ст. 317 УК Республики Беларусь «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств» (далее – нарушение ПДД и ЭТС), характеризуется положительной тенденцией к снижению: в 2013 году в России было совершено 28 249 рассматриваемых преступлений, в 2024 году – 18 261 (- 35,36 %); в Беларуси в 2013 году – 1 165 преступлений, в 2024 году – 618 (- 46,95 %)<sup>2</sup>. Такая же тенденция наблюдается при рассмотрении динамики изменения количества лиц, пострадавших в результате нарушения ПДД и ЭТС:

---

<sup>1</sup> О стратегии национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». URL:[https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_389271/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_389271/) (дата обращения: 08.10.2024); Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утв. Президентом Российской Федерации 14.11.2013 № Пр-2685). URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/19653> (дата обращения: 08.12.2024).

<sup>2</sup> ГИАЦ МВД России. Форма 1-ЕГС (491), книга 1. Сводный отчет по России. Единый отчет о преступности за 2013–2024 гг.; Сведения из статистических отчетов за период с 2013 по 2024 гг. о количестве зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь, с указанием сведений, подлежащих регистрации и учету в соответствии со ст. 3 Закона Республики Беларусь от 6 января 2021 г. № 87-З «О единой государственной системе регистрации и учета правонарушений». Запрос в информационный центр МВД Республики Беларусь о предоставлении статистических сведений от 7 августа 2023 г. № 2/36/4133овд.

в России в 2013 году пострадало 32 158 человек, в 2024 году – 20 469; в Беларуси в 2013 году – 1 306, в 2024 году – 773<sup>3</sup>.

При снижении абсолютных показателей нарушения ПДД и ЭТС качественные характеристики данного преступления ухудшаются, что касается, прежде всего, тяжести его последствий. Как показывает анализ правоприменительной практики, в России 48,97 % нарушений ПДД и ЭТС повлекли причинение тяжкого вреда здоровью человека, в 53,61 % – смерть одного лица или нескольких лиц. В Беларуси причинение менее тяжкого телесного повреждения характерно для 8,33 % фактов совершения нарушения ПДД и ЭТС, тяжкого телесного повреждения – 60,00 %, смерти – 31,67 %. Кроме того, отличительной особенностью рассматриваемого преступления является число пострадавших в результате его совершения. В России в 84,91 % случаев нарушения ПДД и ЭТС вред причиняется одному лицу, в 8,81 % – двум лицам, в 5,66 % – трем лицам, в 0,63 % – четырем и более лицам; в Беларуси в 88,08 % – одному лицу, в 7,28 % – двум лицам, в 1,32 % – трем лицам, в 3,31 % – четырем и более лицам.

Несмотря на позитивную динамику (имевшую место до 2023 года), проблема обеспечения безопасности дорожного движения и предупреждения нарушений ПДД и ЭТС остается актуальной как в России, так и в Беларуси по причине тяжести последствий, которые зачастую превосходят вред от совершения умышленных преступлений: тяжкий вред здоровью человека, смерть одного лица или нескольких лиц, в Беларуси также средней тяжести вред здоровью. Стремительное развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, связанное с модернизацией существующих и появлением новых видов ТС, широким использованием средств индивидуальной мобильности, значительное увеличение интенсивности дорожного движения и повышение уровня автомобилизации населения (в России в 2013 г. зарегистрировано 50,62 млн ТС, в 2024 г. – 63,13 млн (+ 24,71 %) <sup>4</sup>; в Беларуси в 2013 г. – 3,85 млн, в 2024 г. – 4,46 млн (+ 15,84 %) <sup>5</sup> при старении автопарка, а также коррупционная зараженность сферы дорожного движения определяют необходимость постоянного повышения интенсивности и эффективности реализуемого государствами комплекса мер по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе по предупреждению нарушения ПДД и ЭТС,

---

<sup>3</sup> ГИАЦ МВД России. Форма 3-ЕГС (493), книга 4. Сборник по Российской Федерации. Раздел 4. Сведения о количестве потерпевших за январь – декабрь 2013 г.; ГИАЦ МВД России. Форма 5-ЕГС (445), книга 1. Сводный отчет по России. Сведения о потерпевших и совершенных в отношении их преступлениях за январь – декабрь 2024 г.; Запрос в информационный центр МВД Республики Беларусь о предоставлении статистических сведений от 7 августа 2023 г. № 2/36/4133овд.

<sup>4</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения // URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 07.03.2025).

<sup>5</sup> Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2013 году. Аналитический сборник (статистика, графики, диаграммы). Минск : УГАИ МВД Республики Беларусь. 2014. С. 25; Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2024 году. Аналитический сборник (статистика, графики, диаграммы). Минск : УГАИ МВД Республики Беларусь. 2025. С. 26.

соответствующих актуальным угрозам и рискам, сопровождающим динамичное развитие рассматриваемой сферы.

Недостаточность актуальной информации о качественно-количественных параметрах состояния, детерминационном комплексе нарушения ПДД и ЭТС, особенностях личности преступника, совершающего рассматриваемое преступление, и его жертвы существенно ограничивает потенциал деятельности по предупреждению нарушения ПДД и ЭТС в современных условиях.

Комплексное исследование криминологической характеристики нарушения ПДД и ЭТС в России и Беларуси позволит определить наиболее эффективные меры предупреждения рассматриваемого преступления с учетом положительного опыта обоих государств. Это обусловлено исторической близостью и тесной эффективной интеграцией обеих стран в правовой, социальной, экономической (в т. ч. свободное передвижение граждан и единая дорожно-транспортная сеть) и иных сферах в рамках Союзного государства при наличии различных эффективных практик в каждом государстве, а также успешном взаимодействии их правоохранительных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Указанные обстоятельства определяют актуальность, научно-теоретическую и практическую значимость диссертационного исследования криминологической характеристики и проблем предупреждения нарушения ПДД и ЭТС в России и Беларуси.

**Степень разработанности темы диссертационного исследования.** Разнообразные аспекты преступности в сфере безопасности дорожного движения нашли свое отражение в значительном числе трудов таких российских ученых, как: К. Б. Аруев, М. В. Баранчикова, О. Н. Бондарчик, А. Н. Варыгин, Л. В. Гридасова, И. А. Гумеров, Е. О. Ефимова, Е. С. Качурова, Р. В. Колесников, А. Ю. Кравцов, И. И. Кузнецова, В. И. Неверов, В. В. Семенова, Д. В. Смирнов, А. В. Соляной, О. В. Стрилец, И. В. Танага, Е. А. Таюрская, В. Е. Трофимов, О. Н. Ходасевич, А. П. Царакова, Е. А. Чипурина и других. В Беларуси исследованию нарушения ПДД и ЭТС посвящены труды А. И. Сахарчука, П. А. Кононова, Р. В. Скачка.

Среди диссертационных исследований, посвященных различным уголовно-правовым и криминологическим аспектам нарушения ПДД и ЭТС, следует отметить работы: М. В. Афанасьева «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения» (Москва, 2017); С. А. Комариковой «Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: статья 264 УК РФ» (Омск, 2018); А. И. Добренкова «Предупреждение дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними» (Москва, 2019); А. М. Зокиной «Уголовно-правовое противодействие преступлениям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» (Москва, 2019); Д. В. Собина «Противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264, 264.1 УК РФ): проблемы построения составов преступлений, пенализации и предупреждения»

(Краснодар, 2019); А. В. Борисова «Криминологическая теория и практика предупреждения преступных посягательств на транспортную безопасность Российской Федерации» (Москва, 2023) и другие.

Признавая теоретическую и практическую значимость трудов вышеназванных ученых, необходимо отметить, что они либо посвящены общим вопросам противодействия преступности в сфере дорожного движения, либо ограничены исследованием отдельных аспектов совершения нарушения ПДД и ЭТС и носят преимущественно уголовно-правовой характер. Предметом отдельного криминологического исследования ранее не выступали качественно-количественные показатели состояния нарушения ПДД и ЭТС, особенности личности преступника, совершающего рассматриваемое преступление, виктимологическая характеристика нарушения ПДД и ЭТС, а также факторы его детерминации. Кроме того, ни в России, ни в Беларуси проблемы предупреждения нарушения ПДД и ЭТС в сравнительно-правовом аспекте не исследовались.

**Объектом диссертационного исследования** являются общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения, возникающие в связи с совершением преступления, предусмотренного ст. 264 УК Российской Федерации (ст. 317 УК Республики Беларусь), и его предупреждением.

**Предметом диссертационного исследования** выступают криминологические показатели состояния и тенденции развития нарушения ПДД и ЭТС, криминологические особенности личности преступника, совершающего нарушение ПДД и ЭТС, виктимологическая характеристика рассматриваемого преступления, факторы его детерминации, а также общесоциальные, специально-криминологические и индивидуальные меры предупреждения нарушения ПДД и ЭТС и направления их совершенствования.

**Цель диссертационного исследования** заключается в получении нового научного знания о криминологической характеристике нарушения ПДД и ЭТС, а также в разработке рекомендаций по совершенствованию системы мер предупреждения нарушения ПДД и ЭТС и повышению уровня обеспечения безопасности дорожного движения.

Для достижения намеченной цели исследования решены следующие **задачи**:

- установлены криминологические показатели состояния нарушения ПДД и ЭТС;
- дана характеристика личности преступника, совершающего нарушение ПДД и ЭТС;
- выявлены особенности личности жертвы нарушения ПДД и ЭТС;
- установлен детерминационный комплекс нарушения ПДД и ЭТС;
- определены направления общесоциального предупреждения нарушения ПДД и ЭТС;
- выработаны специально-криминологические меры предупреждения нарушения ПДД и ЭТС;
- предложены индивидуальные меры предупреждения нарушения ПДД и ЭТС.

**Методологическая основа исследования** базируется на диалектическом методе познания социальных явлений и процессов. Для обеспечения надежности и достоверности результатов проведенного исследования использовался системный подход, который позволил интегрировать знания различных областей науки в целях наиболее полного и системного изучения предмета исследования, а также рассмотреть нарушение ПДД и ЭТС, дорожно-транспортные происшествия и административные правонарушения, совершаемые в сфере дорожного движения, сквозь призму общности их детерминант и корреляцию проявлений, установить взаимосвязь между ними и социальными процессами, происходящими в обществе. В диссертационном исследовании также применялись как общенаучные, так и частнонаучные методы познания. В частности, методы анализа и синтеза, статистические методы использовались для установления качественно-количественных показателей состояния нарушения ПДД и ЭТС; в основе исследования личности преступника, совершающего нарушение ПДД и ЭТС, и его жертвы лежит системно-структурный анализ; метод моделирования использовался для познания механизма совершения преступления, роли личности преступника и жертвы в его функционировании; методы индукции и дедукции, абстрагирования и конкретизации позволили установить детерминационный комплекс нарушения ПДД и ЭТС; при изучении законодательства, регулирующего сферу дорожного движения, использовался сравнительно-правовой метод; при изучении материалов правоприменительной практики, статистических данных, результатов проведенного анкетирования использовались такие методы социологических исследований, как анкетирование, исследование документов, метод экспертных оценок и другие. Комплексное использование указанных методов позволило выработать обоснованные теоретические положения и практические рекомендации.

**Нормативную базу исследования** составили: Конституция Российской Федерации; Конституция Республики Беларусь; Уголовный кодекс Российской Федерации; Уголовный кодекс Республики Беларусь; Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях; Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях; Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; Закон Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении»; постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «Об утверждении Правил дорожного движения»; Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» и иные нормативные правовые акты Российской Федерации и Республики Беларусь. Нормативно-правовую базу исследования также составили документы стратегического планирования: Стратегия национальной безопасности Российской Федерации (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400), Концепция национальной безопасности Республики Беларусь (утверждена решением Всебелорусского народного собрания от 25 апреля 2024 г. № 5), Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утверждена Президентом

Российской Федерации 14 ноября 2013 г. № Пр-2685), Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р), Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р), Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 22 мая 2023 г. № 329) и другие.

**Теоретическую основу исследования** составили фундаментальные и прикладные труды российских и белорусских ученых в области криминологии, уголовного и административного права, а также научные работы по психологии, психиатрии, физиологии и другим наукам, содержащие значение для решения задач исследования. В частности, теоретическую базу исследования составили фундаментальные положения отечественной криминологической и уголовно-правовой науки, отраженные в трудах таких ученых, как: Г. А. Аванесов, А. И. Алексеев, В. А. Ананич, Ю. М. Антонян, П. С. Дагель, А. И. Долгова, В. И. Задорожный, С. В. Иванцов, А. Н. Игнатов, М. П. Клейменов, В. Н. Кудрявцев, В. В. Лунеев, В. Д. Малков, Д. В. Ривман, А. В. Симоненко, Л. В. Франк, В. М. Хомич, А. И. Чучаев, В. Е. Эминов и другие.

**Эмпирическую базу исследования** составили:

– статистические данные Главного информационного аналитического центра Министерства внутренних дел России и Управления правовой статистики Главного организационно-аналитического управления Генеральной прокуратуры Российской Федерации о состоянии преступности и результатах расследования преступлений, а также о потерпевших от совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК Российской Федерации, за 2013 – 2024 гг. (формы федерального статистического наблюдения № 1-ЕГС, № 3-ЕГС, № 5-ЕГС);

– статистические данные Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации об осужденных, совершивших преступление, предусмотренное ст. 264 УК Российской Федерации, за 2013 – 2024 гг. (формы № 10.1, № 11);

– сведения Информационного центра Министерства внутренних дел Беларуси о количестве зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 317 УК Республики Беларусь, с указанием сведений, подлежащих регистрации и учету, за 2013 – 2024 гг.;

– сведения Научного центра безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России о дорожно-транспортной аварийности в России за 2013 – 2024 гг.;

– сведения Управления Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Беларуси о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Беларуси за 2013 – 2024 гг.;

– результаты исследования материалов 151 уголовного дела, рассмотренного судами г. Минска, Минской и Гродненской областей

Республики Беларусь в 2013 – 2024 гг., по преступлениям, предусмотренным ст. 317 УК Республики Беларусь;

– результаты исследования 159 приговоров судов Российской Федерации по преступлениям, предусмотренным ст. 264 УК Российской Федерации, посредством сплошной выборки в интернет-ресурсе «Судебные и нормативные акты Российской Федерации», за 2013 – 2024 гг.;

– результаты проведенного в период 2022 – 2024 гг. социологического опроса 214 респондентов России (122 сотрудника дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Российской Федерации, 59 следователей органов внутренних дел Российской Федерации, 33 сотрудника подразделений Государственной автомобильной инспекции по исполнению административного законодательства Российской Федерации в г. Москве, Московской, Брянской, Калужской, Орловской, Смоленской областях и Краснодарском крае);

– результаты проведенного в период 2022 – 2024 гг. социологического опроса 219 респондентов Беларуси (59 сотрудников дорожно-патрульной службы и 42 дознавателя Государственной автомобильной инспекции Республики Беларусь, 61 следователь Следственного комитета Республики Беларусь, 57 сотрудников отдела автотехнических экспертиз Управления Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь в г. Минске, Минской, Витебской и Могилевской областях);

– результаты проведенного в период 2022 – 2024 гг. социологического опроса 112 осужденных, отбывающих наказание в виде лишения свободы в пенитенциарных учреждениях Беларуси за совершение преступлений, предусмотренных ст. 317 УК Республики Беларусь;

– результаты контент-анализа информационных ресурсов средств массовой информации и информационно-телекоммуникационной сети Интернет, содержащих общественные обсуждения вопросов изменения законодательства, регулирующего сферу дорожного движения, и другие материалы по теме исследования.

**Научная новизна диссертации** определяется тем, что в результате исследования получено новое комплексное научное знание о криминологической характеристике и предупреждении нарушения ПДД и ЭТС, включающее теоретические положения о состоянии и тенденциях развития рассматриваемого преступления, об особенностях личности преступника и жертвы нарушения ПДД и ЭТС, о факторах, детерминирующих рассматриваемое преступление, а также выработаны научно обоснованные предложения и рекомендации по совершенствованию системы предупреждения рассматриваемого преступления.

Новым с научной точки зрения является подход к исследованию детерминации нарушения ПДД и ЭТС, который позволил установить комплекс взаимосвязанных субъективных и объективных факторов, детерминирующих рассматриваемое преступление, что в совокупности с установленной характеристикой качественно-количественных показателей состояния данного преступления и выявленной корреляцией с дорожно-транспортными

происшествиями позволило определить стратегические подходы и перспективные направления предупредительной деятельности.

Установлены криминологические особенности личности преступника, совершающего нарушение ПДД и ЭТС, в том числе предложена его типология в зависимости от характера и устойчивости отрицательных качеств, определяющих направленность личности преступника, а также особенности личности жертвы, позволившие представить ее типологию в зависимости от характера поведения и роли в механизме совершения преступления, что в результате обеспечило адресность и дифференциацию мер индивидуального и виктимологического предупреждения нарушения ПДД и ЭТС.

Критериям научной новизны соответствует предложенный на основании полученных знаний комплекс общесоциальных, специально-криминологических и индивидуальных мер предупреждения нарушения ПДД и ЭТС и определенные направления их развития и совершенствования.

Научную новизну диссертационного исследования подтверждают **основные положения, выносимые на защиту:**

1. Сходство параметров функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения в России и Беларуси, общие тенденции изменения состояния нарушения ПДД и ЭТС при имеющихся отличиях в уровне и динамике социального риска, а также в характере динамики абсолютных показателей регистрируемых преступлений, количества выявленных лиц, их совершивших, показателей преступной активности и виктимности позволяют использовать положительный опыт обоих государств с целью выработки наиболее эффективного комплекса мер предупреждения рассматриваемого преступления и обеспечения безопасности дорожного движения в целом.

2. Уровень корреляции между нарушением ПДД и ЭТС и дорожно-транспортными происшествиями (в России – 0,972, в Беларуси – 0,851) позволил обосновать зависимость функционирования системы предупреждения нарушения ПДД и ЭТС от эффективности деятельности по предупреждению административных правонарушений, совершаемых в области дорожного движения. Основными направлениями совершенствования данной деятельности являются: ужесточение административной ответственности за превышение установленной скорости движения, а также управление ТС в состоянии опьянения; унификация подхода к исчислению административного штрафа; расширение потенциала административной преюдиции.

3. Криминологическая концепция системы дорожного движения «водитель – транспортное средство – дорога – среда – иные участники дорожного движения – лица, непосредственно не участвующие в дорожном движении, но деятельность которых связана с ним», на основании которой осуществлено моделирование механизма совершения нарушения ПДД и ЭТС, установлен детерминационный комплекс данного преступления, образуемый факторами субъективного и объективного порядка, и выработана система мер предупреждения.

4. Вывод о том, что ключевая роль личности преступника в механизме совершения нарушения ПДД и ЭТС обусловлена ее антисоциальной

направленностью. Типология преступников, совершающих нарушение ПДД и ЭТС, в зависимости от характера и устойчивости отрицательных качеств, определяющих направленность личности, включает неподготовленный тип (27 %), эмоциональный тип (4 %), не критичный тип (12 %), самонадеянный тип (20 %), тип нигилистов (37 %). С учетом характеристик личности и типологии преступников определены критерии выявления потенциальных и реальных преступников, а также дифференцированы меры индивидуального предупреждения.

5. Комплекс мер виктимологического предупреждения нарушения ПДД и ЭТС, дифференцированных в соответствии с морально-психологическими характеристиками жертв рассматриваемого преступления, их статусом как участника дорожного движения, а также разработанной в зависимости от характера поведения и роли в механизме совершения преступления типологии жертв (включающей нейтральный тип (55 %), самонадеянный тип (15 %), не критичный тип (5 %) и активный тип (25 %)).

С учетом роли жертвы нарушения ПДД и ЭТС в механизме совершения преступления формирование виктимологической культуры участников дорожного движения определено в качестве ключевого направления общесоциального предупреждения данного преступления.

6. Вывод о том, что с целью предотвращения формирования личности преступника подготовку водителей ТС в автошколах необходимо осуществлять на основании индивидуального подхода с учетом психологических особенностей обучающихся, установленных по итогам прохождения тестирования, базирующегося на имеющихся результатах криминологических исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

7. Вывод о необходимости использования в качестве специально-криминологической меры предупреждения нарушения ПДД и ЭТС системного мониторинга общественного мнения с использованием возможностей искусственного интеллекта по вопросам существующей ситуации в сфере дорожного движения и внедрения инновационных организационных и технических решений в данной сфере. Основными направлениями мониторинга являются: выявление существующих недостатков организации дорожного движения; оценка эффективности принимаемых управленческих решений по устранению выявляемых недостатков; определение актуальных и перспективных направлений по совершенствованию организации дорожного движения.

8. Предложение о дополнении ст. 5 Федерального закона Российской Федерации от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию» и ст. 37-1 Закона Республики Беларусь от 19 ноября 1993 г. № 2570-ХІІ «О правах ребенка», закрепляющих перечень информации, запрещенной для распространения среди детей, пунктом следующего содержания: «пропагандирующая нарушения законодательства, регулирующего сферу дорожного движения».

9. Предложение о дополнении п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК Российской Федерации указанием на п. «а» ч. 2, п. «а» ч. 4 и п. «а» ч. 6 ст. 264 УК Российской Федерации

Федерации и ч. 1 ст. 46<sup>1</sup> УК Республики Беларусь указанием на ч. 4 и ч. 5 ст. 317 УК Республики Беларусь, что позволит на системном уровне реализовать значительный превентивный потенциал института конфискации в предупреждении преступного поведения лиц, управляющих ТС в состоянии опьянения, и повысить эффективность индивидуального предупреждения нарушения ПДД и ЭТС.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в том, что полученные в ходе исследования выводы, разработанные теоретические положения и практические предложения и рекомендации дополняют криминологическую науку новыми теоретическими знаниями о криминологической характеристике и предупреждении нарушения ПДД и ЭТС, вносят вклад в развитие теории и методологии обеспечения безопасности в сфере дорожного движения от преступных посягательств.

Результаты исследования, сформированные на стыке наук уголовно-правового блока, выступают предпосылкой дальнейших научных изысканий, посвященных проблеме предупреждения нарушения ПДД и ЭТС.

**Практическая значимость диссертационного исследования** определяется тем, что его результаты могут быть использованы: в правотворчестве для совершенствования правового регулирования общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения Российской Федерации и Республики Беларусь в целях повышения уровня безопасности дорожного движения, а также гармонизации и унификации законодательства в рамках Союзного государства; в правоприменительной деятельности при реализации государственной политики по повышению безопасности дорожного движения, а также при подготовке государственных, региональных и муниципальных программ по повышению безопасности дорожного движения; в учебном процессе при изучении таких дисциплин, как «Уголовное право», «Криминология» и «Предупреждение преступлений и административных правонарушений органами внутренних дел»; при подготовке учебно-методических пособий и научных изданий.

**Степень достоверности результатов исследования** обеспечена методологией его проведения, анализом широкого объема научных трудов и нормативных актов, обширной разноплановой эмпирической базой. Достоверность полученных результатов обеспечивается их сопоставлением со смежными научными исследованиями и теоретическими положениями, а также апробацией полученных результатов исследования.

**Апробация результатов исследования.** Основные результаты проведенного диссертационного исследования нашли отражение в 14 научных публикациях, общий объем которых составил 7,83 печатных листа, из них – 4 статьи в изданиях, входящих в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Полученные выводы и предложения автора были предметом докладов на заседаниях кафедры криминологии Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, а также на научно-представительских мероприятиях

различного уровня: Всероссийской научно-практической конференции «Правовые и криминологические основы противодействия коррупции: международный и российский опыт» (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 9 декабря 2022 г.); XVII Международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования» (Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 20–21 апреля 2023 г.); V Всероссийской научно-практической конференции «Обеспечение общественной безопасности и противодействие преступности: задачи, проблемы и перспективы», приуроченной к юбилею доктора юридических наук, доцента заслуженного юриста Республики Крым Н. И. Костюченко (Краснодарский университет МВД России, 19 мая 2023 г.); VI Всероссийской научно-практической конференции «Вопросы совершенствования правоохранительной деятельности: взаимодействие науки, нормотворчества и практики» (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 8 июня 2023 г.); Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы противодействия преступности в России и пути их решения» (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 22 июня 2023 г.); Международной научно-практической конференции «Теория и практика противодействия современным криминальным угрозам» (Нижегородская академия МВД России, 28 ноября 2023 г.); Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы противодействия преступности в России и пути их решения» (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 21 марта 2024 г.); IV Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (Долговские чтения) «Методология и методика проведения криминологических исследований и экспертиз» (Университет прокуратуры Российской Федерации, 21–22 марта 2024 г.); Круглом столе с международным участием «Современная стратегия борьбы с преступностью: адаптация к изменяющимся экономическим условиям», посвященном 90-летию заслуженного юриста Российской Федерации, доктора наук, профессора В. Е. Эминову (Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 5 апреля 2024 г.); Всероссийской научно-практической конференции «IV Гореликовские чтения: современные проблемы юридической науки, образования и практики», посвященной памяти выдающегося советского и российского ученого, педагога и правозащитника, доктора юридических наук, профессора, заслуженного юриста Российской Федерации Александра Соломоновича Горелика (Московский университет имени А.С. Грибоедова, 11 апреля 2024 г.); Всероссийской научно-практической конференции «Проблемы противодействия преступности в современных условиях» (Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 12 апреля 2024 г.); Международной научно-практической конференции «Проблемы борьбы с преступностью и подготовки кадров для правоохранительных органов» (Академия МВД Республики Беларусь, 18–19 апреля 2024 г.); Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы противодействия экстремизму, русофобии

и украинскому неонацизму» (Краснодарский университет МВД России, 3 мая 2024 г.); II Международной научно-практической конференции «Преступность XXI века: теория и практика противодействия» (Международный юридический институт, 17 мая 2024 г.); Международной научно-практической конференции адъюнктов, аспирантов и соискателей «Преимственность и новации в юридической науке» (Омская академия МВД России, 21 мая 2024 г.); Всероссийской научно-практической конференции «Вопросы совершенствования правоохранительной деятельности: взаимодействие науки, нормотворчества и практики» (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 19 июня 2024 г.); Международной научно-практической конференции «Уголовная политика и культура противодействия преступности» памяти профессора В. Е. Квациса (Краснодарский университет МВД России, 30 сентября 2024 г.).

Результаты диссертационного исследования внедрены в учебный процесс Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, Академии МВД Республики Беларусь, а также в практическую деятельность Управления Госавтоинспекции ГУ МВД России по Московской области, УГАИ УВД Минского облисполкома и УГАИ МОБ ГУВД Мингорисполкома, что подтверждается соответствующими актами.

**Структура и объем диссертации** определены поставленной целью и решенными задачами. Диссертация состоит из введения, двух глав, включающих в себя семь параграфов, заключения, списка литературы и приложений. Диссертация оформлена в соответствии с требованиями ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована актуальность и степень разработанности темы диссертации, сформулированы цель и задачи исследования, его объект и предмет, методологическая, теоретическая, нормативная и эмпирическая основы, раскрываются научная новизна полученных результатов, теоретическая и практическая значимость исследования, приводятся основные положения, выносимые на защиту, а также сведения об апробации выводов и предложений, о структуре диссертации.

**Первая глава «Криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»** состоит из четырех параграфов и посвящена исследованию показателей состояния рассматриваемого преступления, особенностей личности преступника и жертвы, а также факторов детерминации нарушения ПДД и ЭТС.

**В первом параграфе «Качественно-количественная характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»** устанавливаются качественно-количественные характеристики состояния рассматриваемого преступления.

Выявлено, что состояние нарушения ПДД и ЭТС в России и Беларуси в 2013 – 2024 гг. характеризуется следующими тенденциями:

– устойчивое снижение абсолютных показателей, коэффициента нарушения ПДД и ЭТС, удельного веса, коэффициента преступной активности и виктимности в России, и волнообразное изменение данных показателей с тенденцией снижения в Беларуси;

– превышение в России по сравнению с Беларусью следующих показателей: коэффициент нарушения ПДД и ЭТС, коэффициент преступной активности и виктимности;

– снижение удельного веса выявленных лиц за совершение нарушения ПДД и ЭТС в России и повышение данного показателя в Беларуси;

– при общей тенденции к снижению количественно-качественных характеристик нарушения ПДД и ЭТС по отношению к 2013 году, в 2023 г. и в 2024 г. наблюдается рост следующих показателей в России по отношению к предыдущему году: количество зарегистрированных преступлений, коэффициент нарушения ПДД и ЭТС, удельный вес, коэффициент виктимности; в Беларуси наблюдается рост данных показателей в 2023 г. и их снижение в 2024 г.;

– превышение коэффициента виктимности над коэффициентом преступной активности.

При оценке состояния нарушения ПДД и ЭТС в России и Беларуси необходимо учитывать осложнение обеспечения безопасности дорожного движения по причине увеличения и старения автопарка стран, а также внедрения инновационных технологий в рассматриваемую сферу, что отражается в том числе в изменениях динамики показателей коэффициента социального риска в сторону увеличения.

Установлен высокий уровень корреляции между нарушением ПДД и ЭТС и дорожно-транспортными происшествиями (в России – 0,972, в Беларуси – 0,851), который позволяет сделать вывод об общей природе их детерминации и необходимости предупреждения нарушений требований ПДД, которые чаще всего связаны с совершением нарушения ПДД и ЭТС: превышение установленного скоростного режима (84 %); управление ТС в состоянии опьянения, в болезненном либо утомленном состоянии (23 %); неприменение установленных ПДД сигналов перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой (14 %); выезд на встречную полосу движения (15 %); отсутствие водительского удостоверения (14 %); выезд на разделительную полосу, обочину, тротуар, пешеходную или велосипедную дорожку (16 %); нарушение правил проезда пешеходного перехода (16 %).

Обстановка и механизм совершения нарушения ПДД и ЭТС характеризуется тем, что оно совершается: при управлении виновным легковым автомобилем (83 %), вне населенного пункта (60 %), в летне-осенние месяцы (июль-ноябрь) (62 %), преимущественно в предвыходной и выходные дни (пятница – 20 %; суббота – 16 %; воскресенье – 17 %), в вечернее время (с 18 до 22 часов – 32 %), в результате несоблюдения виновным скоростного ограничения (84 %), путем совершения столкновения (Россия – 44 %) либо наезда на участника дорожного движения (Беларусь – 41 %). Полученные данные способствуют как разработке мер предупреждения нарушения ПДД и ЭТС,

обладающих наибольшим превентивным потенциалом, так и грамотному распределению сил и средств правоохранительных органов для выявления и пресечения правонарушений в рассматриваемой сфере.

Во втором параграфе *«Характеристика личности преступника, совершающего нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»* устанавливаются социально-демографические, уголовно-правовые и морально-психологические особенности личности преступника, совершающего рассматриваемое преступление.

В результате исследования личности преступника, совершающего нарушение ПДД и ЭТС, и его жертвы выявлено, что криминологически значимые особенности указанных лиц являются типичными для России и Беларуси.

Установлено, что преступник, совершающий нарушение ПДД и ЭТС, обладает специфическими социально-демографическими, уголовно-правовыми и морально-психологическими признаками. В частности, социально-демографическая характеристика определяется тем, что это мужчина (91 %) в возрасте 30 лет и старше (70 %), имеющий среднее профессиональное (42 %) или среднее общее образование (30 %), рабочий (70 %), не состоящий в официальном браке (54 %), со стажем вождения более 10 лет (48 %), является гражданином страны, в которой совершено преступление (96 %), при этом местным жителем (86 %). Особенности уголовно-правовой характеристики заключаются в том, что это лицо, ранее не судимое (94 %) и привлекавшееся к административной ответственности за несоблюдение требований ПДД (71 %). К морально-психологическим признакам лица, совершающего нарушение ПДД и ЭТС, относятся: социальная безответственность (76 %), пренебрежительное отношение к законодательству, регулирующему сферу дорожного движения (50 %), правовой нигилизм (37 %), излишняя самоуверенность (74 %), чувство собственного превосходства (22 %), импульсивность (45 %), желание продемонстрировать технические возможности ТС (14 %), небрежное либо легкомысленное отношение к последствиям собственных действий (75 %), не критичность мышления (94 %), пренебрежительное отношение к собственной безопасности (51 %), невнимательность (55 %), неуверенность при управлении ТС (14 %), наличие психофизиологического состояния, не позволяющего принять верное решение при возникновении аварийной ситуации (26 %).

Характер преступного поведения связан прежде всего с антисоциальной направленностью личности преступника, индикатором которой являются: неоднократное нарушение требований законодательства в сфере дорожного движения, в том числе безнаказанное (71 %), управление ТС в состоянии опьянения (21 %), наличие рецидива преступного поведения (6 %), также оставление места совершения преступления (5 %).

Основными мотивами нарушения ПДД при совершении преступления являются: легкомысленно-безответственный мотив (31 %), мотив утверждения (35 %), мотив самоутверждения (22 %), корыстный мотив (12 %).

Установленные криминологические особенности являются критериями для выявления потенциальных и реальных преступников в сфере дорожного движения и реализации в отношении них мер индивидуального предупреждения.

В соответствии с характером и устойчивостью отрицательных качеств, определяющих направленность личности, определены следующие типы личности преступника, совершающего нарушение ПДД и ЭТС:

– «неподготовленный тип» (27 %), характеризующийся низким уровнем либо отсутствием подготовки по управлению ТС, невнимательностью, недостаточностью либо отсутствием опыта по управлению ТС. Для преступников данного типа характерно как неосознанное, так и осознанное нарушение требований ПДД, преимущественно легкомысленно-безответственный мотив поведения. К данному типу относятся: лица, которые не могут справиться с простой дорожной ситуацией в силу незнания требований ПДД, а также лица, которые не успевают принять верное решение в выборе своих действий при возникновении аварийной ситуации или осуществить указанные действия; лица, не имеющие водительское удостоверение на право управления ТС (не проходившие обучение);

– «эмоциональный тип» (4 %), характеризующийся эмоциональной неустойчивостью, недостаточностью знаний в принятии верного решения при возникновении аварийной ситуации, неуверенностью при управлении ТС. Для данного типа преступника характерно неосознанное нарушение требований ПДД, легкомысленно-безответственный мотив поведения. К данному типу относятся лица, которые совершают нарушение ПДД и ЭТС по причине неожиданного появления животного или пешехода на проезжей части дороги (вне пешеходного перехода), а также при заносе ТС;

– «некритичный тип» (12 %), характеризующийся наличием особого психофизиологического состояния, которое влияет на адекватное восприятие окружающей действительности, а также не позволяет принять верное решение при возникновении аварийной ситуации (усталость, болезнь), пренебрежительным отношением к законодательству, регулиющему сферу дорожного движения. Для данного типа характерно осознанное нарушение требований ПДД, корыстный мотив поведения. К данному типу относятся профессиональные водители, чья профессиональная деятельность связана с длительным управлением ТС без отдыха, а также лица, «оправдывающие» несоблюдение требований ПДД стремлением больше заработать, быстрее попасть к семье и т. п.;

– «самонадеянный тип» (20 %), характеризующийся большим стажем вождения, излишней самоуверенностью, пренебрежительным отношением к законодательству, регулиющему сферу дорожного движения. Для данного типа характерно осознанное нарушение требований ПДД, мотив утверждения. К данному типу относятся лица, которые уверены, что держат под контролем всю дорожную ситуацию и справятся с любой экстренной ситуацией;

– «нигилист» (37 %), характеризующийся излишней самоуверенностью, чувством собственного превосходства, импульсивностью, желанием продемонстрировать технические возможности ТС, правовым нигилизмом.

Для данного типа характерно осознанное нарушение требований ПДД, мотивы утверждения и самоутверждения. К данному типу относятся: лица, правонарушающее поведение которых выражается в агрессивной манере вождения («шашечки», «гонки» на дороге и т. д.); лица, управляющие ТС в состоянии опьянения; лица, лишенные права на управление ТС; лица, ранее совершавшие нарушение ПДД и ЭТС (вне зависимости от погашения судимости).

Представленная типология позволяет определить наиболее эффективные меры предупреждения нарушения ПДД и ЭТС в зависимости от типа личности преступника, а также является необходимым критерием для определения общественной опасности лица, совершившего нарушение ПДД и ЭТС, и реализации принципа индивидуализации наказания. С предложенной типологией согласились 98,60 % опрошенных сотрудников ОВД России и 93,15 % сотрудников ОВД Беларуси.

В третьем параграфе *«Виктимологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»* устанавливаются социально-демографические, уголовно-правовые и морально-психологические признаки жертв рассматриваемого преступления.

Жертвами нарушения ПДД и ЭТС в большинстве случаев становятся лица мужского пола (57 %) в возрасте 30 лет и старше (67 %), не состоящие в официальном браке (58 %) и имеющие среднее профессиональное (27 %) или основное общее образование (23 %). Абсолютное большинство жертв (97 %) являются гражданами страны, в которой совершено преступление. Значительную долю жертв составляют лица, находящиеся в состоянии опьянения в момент совершения в отношении них преступления (18 %). Морально-психологическая характеристика жертв нарушения ПДД и ЭТС определяется следующими негативными качествами: невнимательность (17 %); не критичность мышления как по отношению к окружающей обстановке, так и к целесообразности существования отдельных требований ПДД (38 %); небрежное отношение к собственной безопасности и безопасности окружающих (26 %); легкомысленное отношение к последствиям собственных действий либо бездействия; склонность к необоснованному риску (25 %); низкая правовая культура (30 %).

Как в России, так и в Беларуси пассажиры являются наиболее виктимной категорией участников дорожного движения (становятся жертвами в 54 % случаев нарушения ПДД и ЭТС), на втором месте – пешеходы (32 %), на третьем – водители других ТС (14 %). Виктимное поведение, выразившееся в нарушении требований ПДД, которое оказало влияние на механизм совершения преступления, характерно: 35,29 % пассажиров; 12,73 % пешеходов; 13,51 % водителей.

Исходя из характера поведения жертвы и ее роли в механизме совершения нарушения ПДД и ЭТС необходимо выделять следующие типы жертв:

– «нейтральный тип» (55 %), характеризующийся абсолютно правомерным поведением, которое не оказывает влияния на механизм совершения преступления;

– «самонадеянный тип» (15 %). Особенности поведения данного типа жертв заключаются в соблюдении требований ПДД, но вместе с тем характеризуются неосмотрительностью и отсутствием критического мышления жертвы, что является условием совершения нарушения ПДД и ЭТС и оказывает достаточное влияние на механизм совершения преступления;

– «некритичный тип» (5 %), включающий два подтипа. К первому подтипу относятся лица, неосознанно нарушающие требования ПДД по причине незнания правовых норм (2 %), ко второму – проявляющие невнимательность и неосмотрительность, в силу неспособности правильно оценить дорожную обстановку (3 %). К некритичному типу относятся участники дорожного движения, имеющие психофизические особенности, в частности, дети и лица пожилого возраста. Поведение данного типа является условием совершения нарушения ПДД и ЭТС и оказывает достаточное влияние на механизм совершения преступления. В 40 % случаев поведение данного типа связано с нарушением требований ПДД;

– «активный тип» (25 %), включающий два подтипа. К первому относятся лица, сознательно нарушающие требования ПДД (22 %), ко второму – лица, которые собственными действиями способствовали совершению преступления, при этом нарушение требований ПДД не является обязательным (3 %). Поведение данного типа оказывает значительное влияние на механизм совершения преступления. Для 90 % из них характерно нарушение требований ПДД.

С предложенной типологией согласились 95,33 % опрошенных сотрудников ОВД России и 94,52 % сотрудников ОВД Беларуси.

**Четвертый параграф «Детерминация нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»** посвящен исследованию комплекса субъективных и объективных факторов детерминации совершения рассматриваемого преступления.

Обосновано, что концептуальный подход к системе дорожного движения, схематично представленный в следующем виде: «водитель – транспортное средство – дорога – среда – иные участники дорожного движения – лица, непосредственно не участвующие в дорожном движении, но деятельность которых связана с ним», позволяет построить модель механизма совершения нарушения ПДД и ЭТС и в соответствии с ней установить факторы детерминации и выработать систему мер предупреждения рассматриваемого преступления. С данной криминологической концепцией дорожного движения согласились 94,86 % опрошенных сотрудников ОВД России и 94,52 % сотрудников ОВД Беларуси.

Установлены следующие субъективные факторы детерминации нарушения ПДД и ЭТС, связанные с: 1) поведением водителя, совершившего преступление: низкий уровень подготовки; правовой нигилизм; психофизиологическое состояние, не позволяющее принять верное решение при возникновении аварийной ситуации (опьянение, утомление, болезнь); гендерные особенности; осознанное управление технически неисправным ТС; 2) поведением участников дорожного движения, за исключением водителя, совершившего преступление:

низкий уровень правовой культуры; не критичность мышления; состояние опьянения; психофизиологические особенности; 3) поведением лиц, непосредственно не участвующих в дорожном движении, но деятельность которых связана с дорожным движением: халатное отношение к обязанностям по осуществлению контроля за дорожным движением со стороны сотрудников ГАИ; ненадлежащее отношение к осуществлению технического осмотра ТС; недобросовестное отношение к осуществлению медицинского освидетельствования водителей ТС; недобросовестное отношение к работе по поддержанию проезжей части в надлежащем состоянии; коррупционное поведение; формальный подход к организации и проведению подготовки лиц для получения водительского удостоверения на право управления ТС; отсутствие дифференцированного подхода при осуществлении профилактической работы с различными социальными группами; недостаточная подготовка участников дорожного движения и сотрудников правоохранительных органов к оказанию первой помощи при совершении дорожно-транспортного происшествия; некачественный профессиональный отбор работников для осуществления профессиональной деятельности, связанной с управлением ТС.

Установлены следующие объективные факторы детерминации нарушения ПДД и ЭТС, связанные с: 1) ТС: неравномерное движение ТС, связанное с эксплуатацией ТС с различными техническими характеристиками; недостатки конструкции ТС, заключающиеся в низком уровне активной и пассивной безопасности; 2) дорогой: неудовлетворительное состояние дорожного полотна; несоответствие дорожных знаков и разметки объективной реальности либо их противоречие; несоответствие регулирования дорожного движения интенсивности потока ТС и пешеходов; осложнение элементарных требований ПДД; 3) средой: неудовлетворительное состояние дорожного полотна, связанное с осадками; недостаточная видимость.

**Вторая глава «Предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»** состоит из трех параграфов и посвящена исследованию проблем предупреждения рассматриваемого преступления.

*В первом параграфе «Общесоциальные меры предупреждения нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»* устанавливаются приоритеты предупреждения данного преступления на общегосударственном уровне.

Обосновано, что психологически присущее всем людям стремление к самосохранению, наряду с не критичностью мышления участников дорожного движения и имманентными рисками сферы дорожного движения, позволяет определить формирование виктимологической культуры участников дорожного движения как одно из наиболее перспективных направлений общесоциального предупреждения нарушения ПДД и ЭТС. С приоритетностью данного направления превентивной деятельности согласились 67,29 % опрошенных сотрудников ОВД России и 71,23 % сотрудников ОВД Беларуси.

Объективная невозможность сотрудников правоохранительных органов выявлять все факты правонарушений в сфере дорожного движения,

многочисленность нормативных правовых актов, регулирующих рассматриваемую сферу, и их регулярные изменения, вовлеченность всего населения в процесс дорожного движения свидетельствуют о важности высокой степени активности отдельных инициативных граждан и общественных объединений в обеспечении безопасности дорожного движения и необходимости принятия мер по стимулированию такой деятельности, с чем согласились 63,55 % опрошенных сотрудников ОВД России и 63,01 % сотрудников ОВД Беларуси.

Информационно-коммуникационные технологии являются важным инструментом в рамках реализации мер общесоциального предупреждения, который необходимо использовать для формирования правовой и виктимологической культуры населения, популяризации правомерного поведения в сфере дорожного движения, а также для выявления и привлечения к ответственности лиц, допускающих нарушение законодательства, регулирующего сферу дорожного движения.

Учитывая влияние информационно-коммуникационных технологий на современную личность, в частности детей, необходимой представляется реализация мер, направленных на запрет и блокирование информации, содержащей пропаганду нарушения законодательства, регулирующего сферу дорожного движения. Данное положение подтверждают результаты проведенных опросов сотрудников ОВД: на необходимость запрета данной информации указали 70,09 % опрошенных сотрудников ОВД России и 63,01 % сотрудников ОВД Беларуси, на необходимость ее блокирования – 46,73 % опрошенных сотрудников ОВД России и 44,75 % сотрудников ОВД Беларуси.

Государственная поддержка населения в приобретении нового ТС является одним из направлений общесоциального предупреждения нарушения ПДД и ЭТС, которое оказывает наибольшее влияние на обновление автопарка страны. В этой связи целесообразным видится внесение ряда изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2015 г. № 364 «О предоставлении из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение части затрат по кредитам, выданным в 2018–2026 годах физическим лицам на приобретение автомобилей», а также разработка аналогичной государственной программы в Беларуси. С данной мерой согласились 85,98 % опрошенных экспертов России и 81,74 % опрошенных экспертов Беларуси.

В качестве одного из направлений общесоциального предупреждения, закладывающего фундамент для эффективной реализации мер специального и индивидуального предупреждения нарушения ПДД и ЭТС, следует выделить формирование тотальной нетерпимости к коррупционному поведению, при этом объектами мероприятий по реализации данного направления необходимо признать как лиц, чья деятельность связана с обеспечением безопасности дорожного движения, так и общество в целом. Значимость реализации данного направления отметили 71,96 % опрошенных сотрудников ОВД России и 76,71 % сотрудников ОВД Беларуси.

Во втором параграфе «*Специально-криминологические меры предупреждения нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств*» рассматриваются меры, непосредственно направленные на минимизацию совершения рассматриваемого вида преступления.

Одним из направлений специально-криминологического предупреждения нарушения ПДД и ЭТС является повышение качественной подготовки лиц, управляющих ТС, которое должно включать: совершенствование программы подготовки водителей ТС, в том числе установленного алгоритма приема экзамена для получения водительского удостоверения на право управления ТС; осуществление мониторинга поведения водителей, получивших водительское удостоверение на право управления ТС, в течение первых двух лет; изменение законодательства, регулирующего порядок приема на работу, связанную с пассажирскими перевозками; внедрение и реализацию мер, направленных на своевременное выявление у лиц старше 60 лет заболеваний, запрещающих или ограничивающих управление ими ТС. На целесообразность принятия мер по повышению качественной подготовки лиц, управляющих ТС, указали 36,61 % опрошенных осужденных за совершение нарушения ПДД и ЭТС, а также 69,16 % опрошенных сотрудников ОВД России и 60,27 % сотрудников ОВД Беларуси.

Существенную роль в предупреждении нарушения ПДД и ЭТС играет совершенствование организации дорожного движения, способствующее реализации ранней профилактики рассматриваемого преступления. Необходимо на системной основе осуществлять мониторинг общественного мнения по вопросам внедрения инновационных организационных и технических решений и существующей ситуации в сфере дорожного движения. Мониторинг позволит своевременно выявлять существующие недостатки организационной деятельности в данной сфере (неудовлетворительное состояние дорожного полотна, несоответствие дорожных знаков и разметки объективной реальности либо их противоречие, несоответствие регулирования дорожного движения интенсивности потока ТС и пешеходов и пр.), а также оценивать эффективность принимаемых решений (касающихся внесения изменений в элементарные требования ПДД, проектирования дорог, внедрения или изменения инженерных решений и технических средств организации дорожного движения и пр.), своевременно принимать меры к их устранению, а также определять наиболее перспективные и актуальные направления по совершенствованию организации дорожного движения. Эффективным решением данных задач является использование возможностей искусственного интеллекта. Предложен наиболее оптимальный алгоритм внедрения инновационных решений в организацию дорожного движения. С необходимостью осуществления мониторинга общественного мнения по указанным вопросам согласились 63,55 % опрошенных сотрудников ОВД России и 68,95 % сотрудников ОВД Беларуси.

Предупреждение нарушения ПДД и ЭТС требует реализации технических мер: широкое внедрение технических средств автоматической фиксации нарушений ПДД (отметили 66,36 % опрошенных сотрудников ОВД России и 70,32 % сотрудников ОВД Беларуси), активное внедрение в ТС «алкозамков»

(отметили 81,31 % опрошенных сотрудников ОВД России и 69,41 % сотрудников ОВД Беларуси) и специальных ограничителей, которые принудительно снижают скорость движения ТС до максимально разрешенной на данном участке дороги (отметили 64,49 % опрошенных сотрудников ОВД России и 66,67 % сотрудников ОВД Беларуси).

Корреляционная зависимость между административными правонарушениями, совершаемыми в сфере дорожного движения, и нарушением ПДД и ЭТС, наряду с установленными в ходе исследования требованиями ПДД, которые чаще всего сопряжены с совершением нарушения ПДД и ЭТС, определяет необходимость внесения ряда изменений в административное законодательство России и Беларуси с целью унификации законодательства и совершенствования практики предупреждения административных правонарушений, в части: 1) ужесточения административной ответственности за отдельные правонарушения (отметили 72,60 % опрошенных сотрудников ОВД России и 42,92 % сотрудников ОВД Беларуси); 2) использования подхода к исчислению размера штрафа по аналогии с Беларусью (отметили 57,99 % опрошенных сотрудников ОВД России); 3) рассмотрения вопроса о снижении порога скоростного ограничения, установленного в законодательстве России (отметили 67,29 % опрошенных сотрудников ОВД России).

Значительное влияние уровня подготовки водителей ТС и сотрудников ГАИ к оказанию первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях указывает на целесообразность совершенствования системы оказания первой помощи в рамках обучения будущих водителей в автошколах, служебной подготовки в правоохранительных органах, а также путем активного внедрения автоматизированных информационных систем в ТС. На необходимость реализации данной меры указали 57,94 % опрошенных сотрудников ОВД России и 47,79 % сотрудников ОВД Беларуси.

**Третий параграф «Индивидуальные меры предупреждения нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»** посвящен разработке предложений и рекомендаций по предупреждению первичного и повторного совершения рассматриваемого преступления на индивидуальном уровне, а также по виктимологическому предупреждению нарушения ПДД и ЭТС.

Наиболее перспективным направлением в рамках осуществления индивидуального предупреждения нарушения ПДД и ЭТС является предупреждение первичного совершения рассматриваемого преступления, которое заключается в привлечении лиц, систематически нарушающих требования ПДД, к уголовной ответственности, в связи с чем видится необходимым расширить перечень уголовно-правовых норм, содержащих административную преюдицию, а также в выявлении лиц, склонных к совершению нарушения ПДД и ЭТС, и оказании на них адресного профилактического воздействия. Перспективной мерой предупреждения совершения нарушения ПДД и ЭТС рассматриваемой категорией лиц является постановка на профилактический учет. Полномочия по выявлению, учету указанной категории лиц и осуществлению в отношении них воспитательного

воздействия необходимо возложить на сотрудников ГАИ. На необходимость постановки на профилактический учет лиц, склонных к совершению нарушения ПДД и ЭТС, указали 58,88 % опрошенных сотрудников ОВД России и 57,53 % сотрудников ОВД Беларуси.

В целях предупреждения повторного совершения нарушения ПДД и ЭТС наибольшим превентивным потенциалом обладают: психологическая работа (отметили 58,41 % опрошенных сотрудников ОВД России и 45,21 % сотрудников ОВД Беларуси), прохождение сокращенного специального курса обучения в автошколе с последующей сдачей соответствующего экзамена для получения водительского удостоверения на право управления ТС для лиц, лишенных данного права (отметили 79,91 % опрошенных сотрудников ОВД России и 75,34 % сотрудников ОВД Беларуси), установление ограниченного срока действия водительского удостоверения на право управления ТС (отметили 63,08 % опрошенных сотрудников ОВД России и 67,58 % сотрудников ОВД Беларуси), а также применение специальной конфискации ТС (отметили 74,77 % опрошенных сотрудников ОВД России и 69,41 % сотрудников ОВД Беларуси).

Виктимологическая профилактика нарушения ПДД и ЭТС должна включать в себя следующие направления: 1) формирование виктимологической и правовой культуры; 2) внедрение комплекса технических мер по предупреждению виктимизации участников дорожного движения; 3) выявление и пресечение правонарушений в сфере дорожного движения, совершаемых пешеходами и пассажирами. В целях недопущения повторной виктимизации необходимо проводить комплексную работу психологической службы и сотрудников ГАИ с жертвами нарушения ПДД и ЭТС, с чем согласились 52,34 % опрошенных сотрудников ОВД России и 44,75 % сотрудников ОВД Беларуси.

В **заключении** обобщены результаты диссертационного исследования, сформулированы основные выводы и предложения теоретического и практического характера.

В **приложениях** приводятся результаты анализа статистических данных, обобщенные результаты исследования правоприменительной практики, а также социологических исследований, проведенных диссертантом.

## **СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ**

**Статьи, содержащие основные положения диссертации, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах, входящих в перечень Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации:**

1. Иванькович, Д. В. Сравнительно-правовой анализ составов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК Российской Федерации и ст. 317 УК Республики Беларусь / Д. В. Иванькович // Криминологический журнал. – 2024. – № 1. – С. 67–70 (0,63 п. л.).

2. Иванькович, Д. В. Типология жертв дорожно-транспортных преступлений / Д. В. Иванькович // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2024. – № 8. – С. 113–117 (0,56 п. л.).

3. Иванькович, Д. В. Факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси / Д. В. Иванькович // Известия Юго-западного государственного университета. Серия: История и право. – 2025. – Т. 15. № 1. – С. 131–146 (1,81 п. л.).

4. Иванькович, Д. В. Характеристика личности преступника, совершившего преступление, предусмотренное статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (статьей 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь) / Д. В. Иванькович // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2025. – № 1 (105). – С. 130–138 (1,31 п. л.).

**Научные статьи, опубликованные в иных научных изданиях,  
материалах по итогам конференций:**

5. Иванькович, Д. В. Анализ понятия «безопасность дорожного движения» в законодательстве Российской Федерации и Республики Беларусь / Д. В. Иванькович // Проблемы борьбы с преступностью и подготовки кадров для правоохранительных органов : Тезисы докладов Международной научно-практической конференции, Минск, 18–19 апреля 2024 г. – Минск : Учреждение образования «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь», 2024. – С. 57–58 (0,19 п. л.).

6. Иванькович, Д. В. Виктимологическая культура участников дорожного движения как мера предупреждения дорожно-транспортных преступлений / Д. В. Иванькович // Уголовная политика и культура противодействия преступности : Материалы Международной научно-практической конференции памяти профессора В. Е. Квашиса, Краснодар, 20 сентября 2024 г. – Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2024. – С. 364–369 (0,44 п. л.).

7. Иванькович, Д. В. Коррупционное поведение сотрудников ГИБДД как фактор детерминации нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств / Д. В. Иванькович // Правовые и криминологические основы противодействия коррупции: международный и российский опыт : Сборник научных трудов Всероссийской научно-практической конференции, Москва, 9 декабря 2022 г. / Составитель Е. Е. Колбасина. – Москва : Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя, 2023. – С. 71–74 (0,31 п. л.).

8. Иванькович, Д. В. Основные субъекты системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Д. В. Иванькович // Вопросы совершенствования правоохранительной деятельности: взаимодействие науки, нормотворчества и практики : VI Всероссийская научно-практическая конференция, 8 июня 2023 г. : сборник научных трудов / [сост. Р. Б. Осокин]. – М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2023. – С. 300–304 (0,38 п. л.).

9. Иванькович, Д. В. Отдельные направления виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений / Д. В. Иванькович // Актуальные проблемы противодействия преступности в России и пути их решения : Всероссийская научно-практическая конференция, 22 июня 2023 г. : сборник научных трудов / [сост. Е. Е. Колбасина]. – М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2023. – С. 76–80 (0,44 п. л.).

10. Иванькович, Д. В. Повышение правовой культуры как фундамент комплексного предупреждения преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Д. В. Иванькович // Проблемы противодействия преступности в современных условиях : Всероссийская научно-практическая конференция : сборник материалов, Орел, 12 апреля 2024 г. – ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2024. – С. 107–109 (0,5 п. л.).

11. Иванькович, Д. В. Повышение уровня профессиональной подготовки водителей транспортных средств как мера предупреждения преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Д. В. Иванькович // Актуальные проблемы противодействия преступности в России и пути их решения : Всероссийская научно-практическая конференция : сборник научных трудов, Москва, 21 марта 2024 г. – Москва : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2024. – С. 92–95 (0,38 п. л.).

12. Иванькович, Д. В. Правовые основы международного сотрудничества Российской Федерации и Республики Беларусь в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / Д. В. Иванькович // Теория и практика противодействия современным криминальным угрозам : материалы международной научно-практической конференции (Нижний Новгород, 28 ноября 2023 г.) // под ред. к.ю.н., доцента М. В. Степанова. – Н. Новгород : Нижегородская академия МВД России, 2024. – С. 104–107 (0,38 п. л.).

13. Иванькович, Д. В. Роль ситуации при совершении дорожно-транспортных преступлений (на примере России и Беларуси) / Д. В. Иванькович // Преимственность и новации в юридической науке : материалы международной научной конференции адъюнктов, аспирантов и соискателей (Омск, 21 мая 2024 г.) / пред. редкол. И. В. Сидорова. – Омск : Омская академия МВД России, 2024г. – Вып. 20. – С. 50–52 (0,19 п. л.).

14. Иванькович, Д. В. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и Республике Беларусь: сравнительный и организационно-правовой анализ / Д. В. Иванькович // Обеспечение общественной безопасности и противодействие преступности: задачи, проблемы и перспективы : материалы V Всерос. науч.-практ. конф., 19 мая 2023 г. / редкол. : С. А. Буткевич, И. А. Петрожицкая, А. В. Гончарова и др. ; под общ. ред. С. А. Буткевича. – Электрон. дан. – Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2023. – 1 электрон. опт. диск. – С. 155–158 (0,31 п. л.).