

Министерство внутренних дел Российской Федерации

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Казанский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра криминологии и уголовно-исполнительного права

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему **«Деятельность органов внутренних дел по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения»**

Выполнил:

Пантюхин Сергей Сергеевич
40.05.02-Правоохранительная деятельность,
2019 года набора, 393 учебная группа

Руководитель: преподаватель кафедры
криминологии и уголовно-исправительного
права

Гребенкин Михаил Юрьевич

Рецензент: Начальник ОМВД России
по Бугульминскому району РТ
Салемгараев Ленар Фазльмеххаметович,
полковник полиции

Дата защиты: «___» _____ 2025 г. Оценка _____

Казань 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	7
1.1. Исторический обзор и зарубежный опыт предупреждения преступности в сфере безопасности дорожного движения.....	7
1.2. Понятие и уровни предупреждения преступности в сфере безопасности дорожного движения.....	16
1.3. Роль и место ОВД в деятельности по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	24
ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	33
2.1. Детерминанты преступлений в сфере в сфере безопасности дорожного движения.	33
2.2. Предупреждение органами внутренних дел преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	40
2.3. Особенности выявления и пресечения органами внутренних дел преступлений в сфере безопасности дорожного движения.....	49
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.	58
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	62

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. В современных условиях проблема обеспечения безопасности дорожного движения приобретает особую значимость в связи с ростом уровня автомобилизации, увеличением интенсивности транспортных потоков и сохраняющейся высокой аварийностью на дорогах. Преступления и правонарушения в данной сфере представляют серьезную угрозу жизни и здоровью граждан, наносят значительный материальный ущерб экономике и негативно влияют на общественную безопасность в целом. В этой связи деятельность органов внутренних дел по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения требует глубокого научного осмысления и совершенствования, что определяет актуальность выбранной темы исследования.

По данным ГИБДД МВД РФ за 2024 год на дорогах произошло 132 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 14,4 тыс. человек и ранено 164,7 тыс. человек¹. При этом каждое пятое ДТП с тяжкими последствиями связано с управлением автомобилем в нетрезвом виде. Подобные преступления влекут не только человеческие трагедии, но и колоссальные экономические потери, связанные с выплатами по страховым случаям, затратами на медицинскую помощь и реабилитацию пострадавших, а также с восстановлением транспортной инфраструктуры.

Несмотря на ужесточение административной и уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения, уровень преступности в сфере безопасности дорожного движения остается высоким. Это свидетельствует о недостаточной эффективности существующих мер профилактики и противодействия.

Таким образом, актуальность темы обусловлена высокой социальной значимостью проблемы, необходимостью совершенствования мер

¹ Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2024: статистический сборник. - М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2025. - 104 с.

противодействия преступности в данной сфере и поиском новых подходов к обеспечению безопасности дорожного движения. Эффективная деятельность ОВД в этом направлении способна существенно снизить уровень аварийности, сохранить жизни людей и минимизировать экономические потери, что делает данное исследование востребованным как в теоретическом, так и в практическом аспекте.

Состояние разработанности темы исследования. Исследованием мер уголовно-правовой ответственности за совершение транспортных преступлений, криминологической характеристики транспортных преступлений, а также проблемой их предупреждения занимались В.Н. Кирьянов, С.Н. Антонов, Е.А. Полтава, Ю.А. Епифанов, Л.М. Прозументова, Н.Г. Кадников, А.Ш. Габдрахманов В.Е. Суденко, С.А. Комарикова, Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев, А.И. Чучаев, Г.З. Анакшин, В.В. Сверчков, А.И. Плотников и др.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие в связи с деятельностью органов внутренних дел по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения.

Предметом исследования являются правовые нормы, регламентирующие деятельность органов внутренних дел по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения, практика их применения, теоретические источники по рассматриваемому вопросу.

Цель исследования заключается в уточнении научных представлений о понятии и содержании деятельности органов внутренних дел по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения, а также в разработке научно обоснованных рекомендаций и предложений, направленных на совершенствование данного вида деятельности.

Для достижения указанной цели в работе были поставлены следующие задачи:

- провести исторический обзор и обобщить зарубежный опыт предупреждения преступности в сфере безопасности дорожного движения;
- рассмотреть понятие и признаки предупреждения преступности в сфере безопасности дорожного движения;
- охарактеризовать роль и место ОВД в деятельности по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения;
- определить детерминанты преступлений в сфере безопасности дорожного движения;
- проанализировать предупреждение органами внутренних дел преступлений в сфере безопасности дорожного движения;
- исследовать особенности выявления и пресечения органами внутренних дел преступлений в сфере безопасности дорожного движения.

Методологической основой исследования служит диалектический метод познания, в соответствии с которым юридические явления и понятия изучались в развитии, взаимосвязи и взаимозависимости. Кроме этого, применялись общенаучные (анализ, синтез, системный) и частнонаучные (исторический, формально-юридический) методы.

Нормативную основу исследования составили Конституция Российской Федерации, Федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «О полиции», Указы Президента РФ «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»)), «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», а также иные законы и подзаконные нормативные акты по исследуемому вопросу.

Эмпирическую основу исследования составила судебная практика по уголовным и административным делам судов Российской Федерации, сборники аналитических материалов, результаты социологических исследований, статистические данные, материалы практики деятельности органов государственной власти, печатных и электронных средств массовой

информации, официальных интернет-сайтов органов государственной власти, обобщения и обзоры МВД РФ.

Практическая значимость исследования состоит в определении наиболее эффективных методов профилактики и пресечения преступлений в сфере безопасности дорожного движения и выработке рекомендаций по совершенствованию данного вида деятельности.

Структура работы определена кругом исследуемых проблем, ее целями и задачами. Работа состоит из введения, двух глав, объединяющих шесть параграфов, заключения, списка литературы.

ГЛАВА 1. ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1. Исторический обзор и зарубежный опыт предупреждения преступности в сфере безопасности дорожного движения

Деятельность по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения имеет глубокие исторические корни, эволюционируя вместе с развитием транспорта и дорожной инфраструктуры. Первые попытки регулирования дорожного движения прослеживаются еще в древних цивилизациях. Например, в Римской империи существовали правила проезда колесниц, а в средневековой Европе вводились ограничения скорости для конных экипажей. Однако системный подход к обеспечению безопасности на дорогах начал формироваться лишь с появлением автомобиля в конце XIX – начале XX века.

Можно выделить семь этапов исторического развития отечественной системы безопасности дорожного движения.

Первый этап связан со становлением отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения, характеризуется использованием гужевого транспорта, зарождением дорожной отрасли и первыми несистемными попытками правовой регламентации дорожного движения, направленными на повышение его безопасности.

Второй этап связан с изобретением автомобиля и его массовым появлением на улицах российских городов в конце XIX - начале XX вв. Начало автомобилизации, необратимо изменившее все развитие цивилизации, повлекло необходимость дальнейшего радикального изменения правового регулирования сферы дорожного движения².

² Епифанов В. В. История автомобилестроения и организации дорожного движения: учебное пособие / В. В. Епифанов. - М: КноРус, 2022. - С.38.

Постоянное увеличение транспортных единиц на дорогах Российской империи потребовало принятия специальных правовых актов, регламентирующих как коммерческую составляющую деятельности перевозчиков, так и введение специальных правовых норм, устанавливающих обязательные требования к участникам дорожного движения и санкций за их нарушения. Тем самым были заложены основные направления современной системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Третий этап (1918 г. - начало 30-х гг. XX в.) связан с формированием государственной системы безопасности дорожного движения. Последнее было обусловлено созданием и последующим быстрым развитием автомобильной промышленности в Советском государстве.

Создание Госавтоинспекции в составе милиции было закономерным результатом развития государственной системы безопасности дорожного движения и во многом предопределило не только дальнейшую деятельность ГАИ, но и организацию всей системы безопасности дорожного движения³.

Быстрое развитие в 30-х гг. XX в. автомобилестроения и смежных отраслей автомобильно-дорожного комплекса советской экономики, улично-дорожной сети вывело правовое регулирование безопасности дорожного движения на качественно новый уровень и существенно видоизменило подходы к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Получили развитие научно-практическая деятельность в этой сфере, ремонтное дело, информационно-аналитическая и проектная работа, дорожное строительство.

Четвертый этап (1941-1945 гг.) охватывает специфический исторический период военного времени. В силу военного положения в годы Великой Отечественной войны существенно изменились задачи и функции, выполняемые Госавтоинспекцией в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Подразделения Госавтоинспекции и ОРУД с первых дней

³ Молчанов П. В. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: монография / П.В. Молчанов. - М.: Норма, 2023. - С.31.

войны начали перестраивать свою деятельность в соответствии с требованиями военного времени. Государственная автомобильная инспекция все усилия направила на проведение мобилизации автомобильного транспорта, тракторов, мотоциклов для нужд армии.

Пятый этап развития системы безопасности дорожного движения охватывает хронологические рамки с 1945 г. до середины 60-х гг. XX в. В этот период развитие органов Госавтоинспекции и системы обеспечения безопасности дорожного движения шло параллельно становлению автомобильно-дорожного хозяйства страны.

В 1955 и 1957 гг. разрабатываются и вводятся в действие новые правила уличного движения, в дальнейшем послужившие основой для создания единых общесоюзных правил дорожного движения.

С утверждением Типового положения о Госавтоинспекции МООП РСФСР происходит пересмотр обязанностей ГАИ от вопросов, связанных с эксплуатацией транспорта, к обеспечению безопасности движения автомобилей и пешеходов. Полномочия ГАИ существенно расширяются, в том числе за счет широкого спектра контрольных функций, уточняется ее взаимодействие с другими службами милиции.

Шестой этап охватывает период со второй половины 60-х - до середины 80-х гг. прошлого века. Он характеризуется комплексным подходом к проблеме безопасности дорожного движения, систематичностью предпринимаемых государством в этом направлении мер, что предопределило их достаточно высокую эффективность. Однако, последующее усиление административных методов руководства управлением страной привело к неуклонному увеличению количества задач, возлагаемых на Госавтоинспекцию. В результате система обеспечения безопасности дорожного движения, сложившаяся к середине 60-х гг., перестала справляться с возложенными на нее задачами.

Безопасность дорожного движения на данном этапе стала острой социальной проблемой государственной важности, требовавшей комплексного

и системного подхода для своего решения. Постановления партии и правительства тех лет создали правовую основу для решения этой проблемы, значительно расширив круг мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, повысив ответственность соответствующих министерств, ведомств и организаций за их реализацию.

Современный, седьмой этап развития системы безопасности дорожного движения начинается с утверждения Положения о ГИБДД МВД России и длится до настоящего времени. Его следует связывать с масштабными изменениями в работе по обеспечению безопасности дорожного движения, которые были начаты в первые годы XXI в. Именно в это время руководством страны проблема обеспечения безопасности дорожного движения была воспринята как серьезная угроза эффективному развитию России⁴.

На международном уровне правовыми актами, устанавливающими стандарты дорожного движения и его безопасности, являются Конвенция ООН о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах 1949 г., Конвенция о дорожном движении 1968 г., Резолюция ООН о повышении безопасности дорожного движения во всем мире 2008 г.

Особое место в структуре профилактических мер правового характера по предупреждению автотранспортных преступлений занимают разработка и внедрение так называемой концепции нулевой смертности. Пионером в этой сфере выступает Швеция, парламент которой в 1995 г. одобрил эту идею, и она послужила основой для работы многих субъектов по обеспечению безопасности на дорогах. Главной целью стало не уменьшение числа аварий, а сокращение количества случаев получения тяжелых телесных повреждений участниками дорожного движения. Главные направления реализации концепции - создание безопасной дорожной среды, повышение безопасности транспортных средств и грузов, подробное расследование аварий с летальным исходом, расширение сотрудничества в области обеспечения безопасности

⁴ Епифанов В. В. История автомобилестроения и организации дорожного движения: учебное пособие / В. В. Епифанов. - М: КноРус, 2022. С.51.

дорожного движения и т. д.⁵

Подобные задачи решаются и в США. Так, администрация штата Вашингтон предложила Стратегическую инициативу «Цель — ноль» (Target Zero), которая заключается в разработке и поэтапном внедрении комплекса организационно-технических мероприятий, что позволит к 2030 г. выйти на новый уровень безопасности дорожного движения с почти нулевой вероятностью аварий с роковыми последствиями.

Помимо этого, в западных странах финансируются специальные исследовательские учреждения, занимающиеся вопросами научного обеспечения безопасности дорожного движения. В США к таким относится Страховой институт дорожной безопасности (IIHS), в Голландии - Исследовательский институт дорожной безопасности (IRSIR), в Чехии - Исследовательский транспортный центр (TRC), в Венгрии - Институт транспортных наук (ITS), в Швеции — Шведский дорожно-транспортный исследовательский институт (SRTRI) и др.

Еще одним направлением является разработка и внедрение национальной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения, которая, в свою очередь, должна координироваться специальным органом и финансироваться надлежащим образом. Следует отметить, что это направление предотвращения автотранспортной преступности довольно удачно реализуется в Европе и США.

В целом среди основных задач, связанных с предотвращением автотранспортной преступности в ЕС и США, выделяют:

- расширение круга стран, где существует главная организация с соответствующим уровнем финансирования, координирующая общегосударственное обеспечение безопасности дорожного движения;

- наличие официально утвержденной национальной стратегии безопасности дорожного движения, особенно в государствах со средним и

⁵ Чуб Д. Г. Зарубежный опыт применения административных средств повышения безопасности дорожного движения / Д. Г. Чуб // Молодой ученый. 2024. № 27 (526). С. 256.

низким доходом, данная стратегия должна ставить реалистичные, количественно измеряемые цели.

Следующим направлением предотвращения автотранспортной преступности, связанной с гибелью людей или тяжкими телесными повреждениями, в странах Европы и в США является реализация мероприятий по снижению факторов риска гибели в ДТП. Среди них можно выделить:

1) регулирование скоростного режима. В США несоблюдение скоростного режима считается самой распространенной причиной ДТП со смертельным исходом. Согласно рекомендациям, изложенным в европейском докладе ВОЗ о безопасности дорожного движения, среди основных мероприятий по контролю над скоростным режимом выделено: введение в городах ограничения скорости до 50 км/ч, совершенствование выполнения законодательных предписаний скоростного режима, предоставление местным органам власти возможности устанавливать местные ограничения скорости движения транспорта⁶;

2) борьба с управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения;

3) использование защитных шлемов;

4) применение пассивных мер безопасности.

Важным фактором эффективного предупреждения указанной разновидности автотранспортной преступности в западных странах является внедрение надлежащего управления безопасностью дорожного движения, включающего в себя:

а) развитие немоторизованных видов передвижения. В этом плане прогрессивен опыт Финляндии, в которой обеспечение более комфортных условий для пешеходов и велосипедистов стало неотъемлемой частью плана управления безопасностью дорожного движения;

б) развитие общественного пассажирского транспорта. Значителен

⁶ Обеспечение транспортной безопасности в зарубежных странах: сравнительный анализ: монография / Н. Н. Пестов [и др.]. - М.: Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2022. - С.25.

удельный вес государств (94%), которые субсидируют работу транспорта и вкладывают средства в повышение частоты движения и охвата населения транспортным сообщением общественного назначения;

в) введение платы за использование личного автомобиля в городе. Четверть европейских стран осуществляют дестимулирование, направленное на уменьшение использования личных транспортных средств;

г) зонирование территорий городов. Этот процесс характерен для многих американских и европейских мегаполисов. Главные цели - сохранение исторической части городов от разрушения, развитие общественного пассажирского транспорта, оздоровление окружающей среды и т. д.;

д) развитие улично-дорожной сети. В странах Европы с 70-х гг., а в США — с 60-х гг. XX века действуют национальные программы создания сети внеуличных скоростных городских магистралей, которые являются продолжением пригородных дорог. Эта сеть имеет высокую пропускную способность, оттягивая на себя до 80% городского движения⁷;

е) информационное обеспечение дорожного движения. Во многих странах четко налажена информация участников дорожного движения о транспортной ситуации в направлениях их передвижения, возможных маршрутах объезда перегруженных участков, парковках и др.;

ж) техническая организация движения. В настоящее время в странах ЕС и США созданы технологии, сочетающие компьютерное оборудование транспортных средств и специальное оборудование, находящееся на определенных участках автодорог. Разработаны радары и устройства радиопредупреждения, с помощью которых можно избежать столкновения на дорогах и — как результат — смерти участников дорожного движения;

з) создание безопасной дорожной среды. Ярким примером служит опыт Швеции, в которой вводится ряд таких мероприятий в рамках Концепции нулевой смертности: создание перекрестков с круговым движением (аварии на

⁷ Обеспечение транспортной безопасности в зарубежных странах: сравнительный анализ: монография / Н. Н. Пестов [и др.]. - М.: Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2022. - С.26.

них приводят к менее серьезным последствиям, что объясняется другими углами столкновения и более низкой скоростью), создание специальных дорог с разделительным барьером (позволяет сократить количество погибших при столкновении со встречным транспортом), уменьшение опасности последствий аварий в результате съезда автомобилей с дороги (установление заборов, удаление валунов и деревьев на обочинах).

Комплексный анализ проблемы предупреждения автотранспортной преступности в странах ЕС и в США, сопряженной с гибелью людей или получением ими тяжких телесных повреждений, позволяет сделать следующие выводы:

1) методологический подход к изучению зарубежного опыта в этой сфере базируется на исследовании уголовного законодательства в области безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, анализе показателей автокатастроф с летальным исходом и самом прогрессивном опыте стран ЕС и США по предупреждению таких преступлений;

2) изучение современного состояния предупреждения автотранспортной преступности в указанных странах позволяет заимствовать лучшую стратегию реализации мер общесоциальной и специально-криминологической направленности;

3) исследование зарубежного опыта необходимо для разработки собственной концепции безопасности дорожного движения и стандартов безопасности при эксплуатации транспорта, а также для организации дорожного движения и управления им.

Таким образом, проведенный исторический анализ и изучение зарубежного опыта в сфере предупреждения дорожно-транспортной преступности позволяют сделать ряд принципиально важных выводов, имеющих существенное значение для совершенствования современной системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Историческая ретроспектива наглядно демонстрирует эволюционный характер развития мер предупреждения дорожных правонарушений, где

прослеживается четкая тенденция перехода от карательных подходов к комплексной системе профилактики, сочетающей правовые, технические и воспитательные меры. Особого внимания заслуживает тот факт, что формирование системы дорожной безопасности в большинстве развитых стран происходило параллельно с процессами автомобилизации общества, что обусловило тесную взаимосвязь между уровнем технического прогресса в автомобилестроении и совершенствованием механизмов регулирования дорожного движения.

Анализ зарубежного опыта выявляет существенные различия в подходах к организации системы предупреждения дорожной преступности, обусловленные национальными особенностями правовых систем, уровнем экономического развития и культурными традициями конкретных стран. Вместе с тем, можно выделить ряд универсальных принципов, доказавших свою эффективность в различных национальных правовых порядках: приоритет превентивных мер над репрессивными, системное использование достижений научно-технического прогресса, активное вовлечение гражданского общества в процессы обеспечения дорожной безопасности.

Сравнительно-правовой анализ позволяет констатировать, что наиболее эффективные системы предупреждения дорожной преступности характеризуются комплексным подходом, объединяющим жесткие административные санкции за грубые нарушения с разветвленной системой воспитательных и образовательных мероприятий. Примечательно, что в последние десятилетия в развитых странах прослеживается устойчивая тенденция к гуманизации мер ответственности за нарушения ПДД при одновременном ужесточении контроля за соблюдением правил дорожного движения посредством повсеместного внедрения автоматизированных систем фиксации правонарушений. Особого внимания заслуживает опыт интеграции систем дорожной безопасности в общую инфраструктуру «умных городов», где вопросы предупреждения дорожных правонарушений решаются в комплексе с задачами городского планирования и развития транспортной сети.

Полученные в ходе исследования данные убедительно свидетельствуют о том, что успешная реализация мер по предупреждению дорожно-транспортной преступности возможна только при условии системного подхода, сочетающего совершенствование нормативно-правовой базы, развитие материально-технической базы контроля, профессиональную подготовку сотрудников дорожных служб и последовательную работу по формированию правовой культуры участников дорожного движения. Выявленные закономерности и выявленные лучшие практики зарубежных стран могут быть продуктивно использованы для совершенствования отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения с обязательным учетом национальных особенностей и существующей дорожно-транспортной инфраструктуры.

1.2. Понятие и уровни предупреждения преступности в сфере безопасности дорожного движения

Сам термин «предупреждение преступности в сфере безопасности дорожного движения» может трактоваться в узком (уголовно-правовом) и широком (социально-политическом) смысле. Под уголовно-правовым предупреждением, взятом в традиционном и узком смысле, понимается институт, требования которого подлежат претворению в жизнь главным образом в процессе назначения и исполнения наказания⁸. Можно сказать, что идея предупреждения преступности пронизывает всю систему уголовно-правовых институтов.

Однако практика борьбы с преступностью в современных условиях показывает, что при определении этого понятия необходимо исходить уже и из более широких позиций – социально-политических, экономических,

⁸ Костенников М. В. Организационно-правовые основы профилактики правонарушений органами внутренних дел: учебник для вузов / М. В. Костенников. - М.: Юрайт, 2025. - С.23.

идеологических и т.д. Такой подход дает возможность сформулировать понятие «предупреждения преступности в сфере безопасности дорожного движения» в широком смысле, что включает в себя различные мероприятия государственных органов и общественных организаций общества. Речь идет о предупреждении преступности как явления.

Кратко понятие «предупреждение преступности» можно определить так: это категория, обозначающая исторически сложившуюся систему объективных и субъективных предпосылок сдерживания преступности, а также комплекс государственных и общественных мер, направленных на искоренение причин и условий, порождающих данное явление.

В данном случае преступность рассматривается как социальное явление. Поэтому предупреждение преступности есть социальный процесс, снижающий, ограничивающий, ликвидирующий явления, порождающие преступность. Следовательно, для организации общих предупредительных мероприятий необходимо оценивать преступность как массовое явление. Имеется в виду наступление на преступность как на массовое явление; выявление и устранение ее причин (условий, факторов), которые проявляются на уровне массового явления, т.е. на уровне обобщения. Требования предупреждения преступности должны находиться в центре внимания при определении задач борьбы с преступностью, политики борьбы с данным общественно опасным явлением.

Причины преступлений в сфере безопасности дорожного движения многообразны и разномасштабны. Отсюда и предупреждение указанных преступлений выступает как некая система различных по своему характеру, содержанию и сфере проявления мероприятий. Реализация предупредительных мероприятий может быть осуществлена на различных уровнях. В криминологии выделяют три уровня предупреждения преступности: общесоциальный, специально-криминологический и индивидуальный⁹.

⁹ Лунеев В. В. Криминология: учебник для вузов / В. В. Лунеев. – М.: Юрайт, 2024. -

Общесоциальный уровень предупреждения преступности в сфере безопасности дорожного движения включает в себя решение крупных экономических, социальных, политических, идеологических, технических, правовоспитательных, организационно-управленческих и других проблем жизни общества. Общесоциальные меры профилактики связаны, в основном, с реализацией планов социального и экономического развития в области разработки и создания новых видов и типов транспортных средств, строительства транспортных коммуникаций, поддержания на надлежащем уровне транспортной инфраструктуры, законодательной регламентации условий безопасного функционирования транспортных средств, правовоспитательной работы среди участников транспортной деятельности и т. д. Реализация перечисленных мер опосредованно воздействует на транспортную преступность, оказывая лишь косвенное влияние на различные звенья механизма преступного поведения человека, взаимодействующего с транспортными средствами.

Во-первых, в системе мер предупреждения неосторожных транспортных преступлений удельный вес общесоциальных мер должен быть выше, чем в отношении умышленных транспортных преступлений.

Во-вторых, меры предупреждения неосторожных транспортных преступлений могут иметь сходство и даже совпадать с мерами защиты от случайного причинения вреда. В области использования транспортных средств предупредительные меры должны быть сориентированы не столько на возможных преступников, сколько на предотвращение любого, в том числе и случайного ущерба.

В-третьих, в системе мер предупреждения неосторожных транспортных преступлений особая роль должна быть отведена различным техническим мероприятиям. Учитывая то значение, которое в генезисе неосторожного транспортного преступления имеют транспортное средство и ситуация, приоритетным направлением в предупреждении этой категории преступлений

должны стать разработка теории надежности транспортных систем и широкое внедрение ее рекомендаций в практику.

В-четвертых, правильное применение мер общесоциального предупреждения транспортных преступлений демонстрирует его довольно высокую эффективность. Причем неосторожные транспортные деликты более «отзывчивы» на предупредительные меры, чем умышленные транспортные преступления.

Специально-криминологическая профилактика преступлений в сфере безопасности дорожного движения связана с осуществлением различных мероприятий среди лиц, так или иначе взаимодействующих с транспортными средствами — источниками повышенной опасности (водителей, пассажиров, пешеходов, эксплуатационников, обслуживающего персонала, других участников транспортной деятельности). К таким мерам относятся: контроль за соблюдением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта; пресечение административно или дисциплинарно наказуемых транспортных проступков, применение санкций к нарушителям; выявление и устранение конкретных факторов, способствующих возникновению аварийных ситуаций (улучшение состояния транспортных коммуникаций, совершенствование транспортных средств, подготовка и обучение водителей); правовоспитательная работа с водителями, обслуживающим персоналом, другими участниками транспортной деятельности.

Практика показывает, что для предупреждения преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации различных видов транспорта особое внимание необходимо уделять ранней профилактике потенциальных нарушителей. Такую профилактику должны осуществлять в первую очередь органы внутриведомственного и межведомственного контроля за безопасностью работы транспорта в России: ГИБДД РФ на автотранспорте и городском электротранспорте, инспекция по безопасности мореплавания — на морском, инспекция по безопасности судоходства — на речном, Госавианадзор — на воздушном, ревизорская служба МПС РФ — на

железнодорожном транспорте.

Предупреждение преступлений в сфере безопасности дорожного движения на индивидуальном уровне (индивидуальное предупреждение) — это воздействие на криминогенные факторы, способные вызвать совершение транспортного преступления конкретным лицом¹⁰. Таким образом, профилактическая деятельность осуществляется непосредственно с лицами, совершившими транспортные преступления либо предрасположенными к их совершению.

Необходимой предпосылкой разработки эффективных средств такого предупреждения является изучение личности преступника, а также конкретной ситуации и транспортного средства и выяснение их роли в механизме транспортного преступления. Лишь всестороннее исследование этих компонентов и причин преступления позволяет наметить пути их устранения. Изучение проблем предупреждения транспортных преступлений, следовательно, логически вытекает из необходимости исследования в первую очередь (и главным образом) личности преступника. Она (эта личность), с одной стороны, играет особую (доминирующую) роль в механизме транспортного преступления, с другой — не всегда нуждается в исправлении, поскольку обладает, как правило, сравнительно неглубокой степенью социально-нравственной запущенности. А потому эффективность борьбы с подобными рода деяниями почти всецело зависит от их предупреждения.

Особое место среди рассматриваемых видов предупредительных мер занимает уголовно-правовая борьба с преступлениями в сфере безопасности дорожного движения, выражающаяся в воздействии специфическими средствами на сознание граждан с целью устранения так называемых личностных причин (антисоциальных взглядов, привычек, побуждений, отрицательных нравственных качеств и т. п.) совершения преступных деяний. Специфика системы уголовно-правового предупреждения предполагает и его

¹⁰ Бохан А.П. Предупреждение преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. П. Бохан // Вестник Северо-Кавказского гуманитарного института. – 2020. – № 1 (9). – С. 22.

конкретное уголовно-правовое исследование. Однако это отнюдь не означает, что такие исследования не могут выходить за рамки уголовного права. Общеизвестно, что более эффективным является комплексное исследование проблем. Следует согласиться с имеющейся позицией авторов, считающих оправданным проведение исследований проблем превентивной роли уголовного права не изолированно, а в комплексе со многими иными факторами¹¹.

Важность разработки данного аспекта предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения состоит еще и в том, что с ним тесно связан вопрос о возможности прогнозирования в этой сфере. Неотъемлемой составной частью социального регулирования в области предупреждения неосторожных транспортных преступлений является уголовно-правовое и криминологическое прогнозирование и планирование предупредительных мер.

Недостаточная разработанность в юридической литературе проблем прогнозирования не есть результат принципиальной невозможности осуществления такого рода прогнозов. Прогнозирование в сфере уголовного права и криминологии не только возможно, но и целесообразно. Без научного предвидения невозможно научное управление, в том числе и научное управление борьбой с транспортной преступностью. Нельзя, правда, не замечать и те очевидные (и довольно большие) трудности, которые возникают в процессе осуществления такого прогнозирования, ибо в области уголовного права всегда гораздо понятнее то, что не устраивает общество, чем то, какой должна быть новая уголовно-правовая регламентация.

В связи с изложенным подчеркнем: уголовно-правовое прогнозирование как одно из направлений прогностики в области борьбы с преступностью в сфере безопасности дорожного движения не следует смешивать с криминологическим прогнозированием. Они относятся к самостоятельным,

¹¹ Костенников М. В. Организационно-правовые основы профилактики правонарушений органами внутренних дел / М. В. Костенников. - М.: Юрайт, 2025. - С.61.

хотя и тесно связанным друг с другом видам прогнозов.

Итак, основные направления профилактики преступлений в сфере безопасности дорожного движения в нашей стране традиционно сводятся к следующему:

- разработка и реализация долгосрочных комплексных программ по предупреждению транспортных правонарушений, предусматривающих меры социально-экономического, социально-правового, организационно-технического характера;

- совершенствование законодательных и нормативных актов, регламентирующих уголовную, административную, дисциплинарную и гражданско-правовую ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также документов, регулирующих служебное (ведомственное) расследование транспортных происшествий;

- постоянное совершенствование практики расследования и судебного рассмотрения уголовных дел о транспортных преступлениях;

- совершенствование прокурорского надзора за исполнением законов, регламентирующих безопасность движения и эксплуатации транспорта, а также за расследованием транспортных происшествий;

- повышение уровня профессиональной подготовки транспортных следователей и прокуроров, специалистов межведомственных органов, связанных с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспорта;

- повышение уровня профессиональной подготовки работников транспорта, а также водителей индивидуальных транспортных средств.

Приведенный перечень мер свидетельствует, что в отечественной практике воздействия на неосторожную преступность в сфере безопасности дорожного движения акцент делается на развитие тактических и оперативных мер (воздействие на человека).

Между тем зарубежные исследователи проблемы предупреждения неосторожной транспортной преступности пришли к выводу, что наиболее

эффективными и надежными в этом плане являются стратегические меры, т. е. меры, не связанные столь тесно с воздействием на человека¹². В практике развитых зарубежных стран большее внимание фокусируется на: а) повышении безопасности автотранспорта и иной транспортной техники; б) улучшении дорог, установке автоматических средств регулирования движения и контроля; в) развитии сети сервисных услуг (ремонт автомобилей, отдых водителей и т. п.).

Таким образом, исследование сущностных характеристик предупреждения дорожно-транспортных правонарушений демонстрирует его сложную, многогранную природу, объединяющую в себе элементы управленческого, правового, организационного и социально-психологического воздействия на систему дорожного движения. Особенностью современного понимания предупредительной деятельности выступает ее трактовка как системного процесса, направленного не только на предотвращение конкретных правонарушений, но и на устранение глубинных причин и условий, способствующих возникновению опасных ситуаций на дорогах.

Анализ уровней предупредительной деятельности (общесоциального, специально-криминологического и индивидуального) выявляет их тесную взаимосвязь и взаимозависимость, где каждый уровень обладает собственной спецификой, но при этом вносит существенный вклад в формирование комплексной системы безопасности дорожного движения. Общесоциальный уровень профилактики, включающий экономические, культурные и образовательные аспекты, создает фундаментальные предпосылки для формирования правопослушного поведения участников дорожного движения. Специально-криминологический уровень, реализуемый преимущественно правоохранительными органами, обеспечивает целенаправленное воздействие на криминогенные факторы дорожной среды. Индивидуальный уровень

¹² Обеспечение транспортной безопасности в зарубежных странах: сравнительный анализ: монография / Н. Н. Пестов [и др.]. - М.: Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2022. - С.76.

профилактики позволяет осуществлять адресную работу с конкретными правонарушителями и группами риска.

Важнейшим теоретическим выводом исследования является положение о том, что эффективность предупредительной деятельности в сфере безопасности дорожного движения достигается только при условии гармоничного сочетания всех уровней профилактики, их взаимного дополнения и усиления. При этом особое значение приобретает разработка научно обоснованных критериев оценки эффективности профилактических мер на каждом уровне, что позволяет оптимизировать ресурсное обеспечение предупредительной деятельности и повышать ее результативность. Установлено, что современная система предупреждения дорожно-транспортных правонарушений должна основываться на принципах системности, научной обоснованности, своевременности и дифференцированности применяемых мер, что особенно важно в условиях интенсивного развития транспортной инфраструктуры и постоянного усложнения дорожной среды.

1.3. Роль и место ОВД в деятельности по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения

В системе обеспечения безопасности дорожного движения органы внутренних дел (далее - ОВД) занимают центральное положение, выполняя координирующую и реализующую функции в рамках государственной политики по предупреждению дорожно-транспортных правонарушений. Анализ нормативно-правовой базы (Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹³, Положение о ГИБДД МВД России¹⁴)

¹³ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Российская газета. 1995. № 245.

¹⁴ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения

позволяет выделить три ключевые роли ОВД в рассматриваемой сфере: регулятивную, контрольную и профилактическую.

Регулятивная функция проявляется в участии ОВД в нормотворческом процессе через разработку ведомственных приказов и методических рекомендаций, регламентирующих порядок осуществления надзора за соблюдением правил дорожного движения. Так, только в 2023-2024 гг. МВД России инициировало 17 нормативных изменений, направленных на совершенствование контроля за транспортными средствами повышенной опасности.

В рамках административно-правовой деятельности ОВД осуществляют контроль за соблюдением требований законодательства в области дорожного движения, применяя меры административного воздействия к нарушителям. Это выражается в проведении рейдовых мероприятий, фиксации административных правонарушений с помощью технических средств автоматизированной фиксации, а также в привлечении виновных лиц к ответственности в соответствии с нормами Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Особое значение в данном контексте имеет работа подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД), которые непосредственно занимаются надзором за дорожным движением, регистрацией транспортных средств, выдачей водительских удостоверений и проведением технического осмотра автомобилей.

Например, как усматривается из материалов дела об административном правонарушении, 09 июня 2024 года в 16 часов 40 минут И.А. управлял транспортным средством автомашиной "Хонда" при наличии внешних признаков опьянения: запах алкоголя изо рта, нарушение речи.

В связи с наличием выявленных признаков опьянения И.А. должностным лицом было предложено пройти освидетельствование на

состояние алкогольного опьянения с применением технического средства измерения, на что отказался.

В связи с отказом от освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и достаточными основаниями полагать, что И.А. находится в состоянии опьянения, должностным лицом ГИБДД он был направлен на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, однако, в нарушение пункта 2.3.2 Правил дорожного движения, И.С. не выполнил законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Оценив представленные доказательства всесторонне, полно, объективно, в их совокупности, мировой судья при рассмотрении дела пришел к обоснованному выводу о виновности И.А. в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

По мнению кассационной инстанции оснований для иной оценки выводов о виновности и представленных в материалы дела доказательств, подтверждающих установленные обстоятельства, не имеется¹⁵.

¹⁵ Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 04.04.2025 № 16-1477/2025. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

Контрольная функция реализуется через систему надзорных мероприятий, включающую:

- стационарный контроль (на 8,7 тыс. постах ДПС);
- мобильное патрулирование (среднесуточное количество экипажей - 24,5 тыс.);
- автоматизированный надзор (15,2 тыс. комплексов фотовидеофиксации).

Эффективность контрольной деятельности подтверждается динамикой показателей: по данным ГИБДД, внедрение автоматизированных систем контроля позволило увеличить выявляемость нарушений скоростного режима на 37% в период 2021-2024 гг.

Таким образом, контрольно-надзорная функция ОВД заключается в систематическом мониторинге состояния аварийности на дорогах, анализе причин и условий, способствующих совершению преступлений, а также в разработке мер по их устранению. На основе статистических данных и результатов оперативной работы формируются стратегии и тактические решения, направленные на повышение эффективности деятельности правоохранительных органов в данной сфере.

Профилактическая деятельность ОВД направлена на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижение уровня преступности в сфере БДД. Она включает в себя проведение информационно-разъяснительной работы среди участников дорожного движения, организацию обучающих семинаров и акций, направленных на пропаганду безопасного поведения на дорогах. Важным элементом профилактики является взаимодействие с образовательными учреждениями, общественными организациями и средствами массовой информации с целью формирования правовой культуры и повышения уровня осведомленности граждан о последствиях нарушений ПДД.

Профилактическая роль ОВД реализуется через комплекс мер:

информационно-пропагандистских (охват аудитории - 23,4 млн. человек в 2023 г.);

организационно-технических (обустройство 14,8 тыс. аварийно-опасных участков);

специально-предупредительных (проведение 472 оперативно-профилактических мероприятий в 2023 г.)¹.

Особое значение имеет аналитическая составляющая деятельности ОВД. Ежегодно подразделениями ГИБДД обрабатывается более 250 тыс. карт аварийности, что позволяет выявлять закономерности совершения правонарушений и разрабатывать адресные профилактические меры.

Место ОВД в системе предупреждения преступлений в сфере БДД определяется также их координирующей функцией во взаимодействии с:

- органами исполнительной власти (посредством разработки региональных программ безопасности);
- местного самоуправления (через организацию дорожного движения);
- общественными организациями (в ходе проведения совместных акций).

Особого внимания заслуживает эволюция подходов к профилактической работе. Традиционная модель, основанная на принципах всеобщности и непрерывности контроля, постепенно трансформируется в систему адресного воздействия на ключевые факторы риска. Это проявляется в:

- дифференциации объектов контроля, посредством выделения «групп риска», таких как, начинающие водители, коммерческие перевозчики и т.д;
- оптимизации ресурсного обеспечения и концентрации усилий на наиболее опасных участках, являющихся местами повышенной концентрации нарушений безопасности дорожного движения.

Эффективность этой системы подтверждается динамикой основных показателей. Внедрение риск-ориентированного подхода позволило при сохранении общего количества проверок (около 80 млн. в год) увеличить

¹ Официальный сайт Госавтоинспекции. URL: <https://госавтоинспекция.рф>

выявляемость серьезных нарушений на 37%, одновременно сократив нагрузку на законопослушных участников движения.

Перспективы развития системы связаны с ее дальнейшей цифровизацией. Пилотный проект по использованию Big Data (больших данных) для прогнозирования аварийности, реализуемый в 15 регионах, уже показывает снижение количества ДТП на 12-15% на тестовых участках. Однако технологическое совершенствование должно сопровождаться развитием правовой культуры всех участников дорожного движения, что требует новых форм взаимодействия ОВД с образовательными учреждениями и общественными организациями.

Отдельным направлением является оперативно-розыскная деятельность ОВД в сфере безопасности дорожного движения, которая предполагает выявление, предупреждение и раскрытие преступлений, связанных с незаконным использованием транспортных средств, управлением автомобилем в состоянии опьянения, оставлением места ДТП и другими противоправными действиями.

Например, З.А.А. являясь лицом, подвергнутым административному наказанию за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, действуя умышленно, допустил управление автомобилем, находясь в состоянии опьянения, при следующих обстоятельствах: 13 июля 2023 года З.А.А. постановлением мирового судьи судебного участка № 22 по судебному району г. Набережные Челны Республики Татарстан, вступившим в законную силу 24 июля 2023 года, признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния, и ему назначено наказание в виде административного штрафа в размере 30000 рублей с лишением права управления транспортными средствами сроком 1 год 10 месяцев.

Согласно справке старшего инспектора по ИАЗ ОГИБДД ОМВД России по г. Набережные Челны Ф. водительское удостоверение З.А.А. сдал в подразделение ГИБДД 7 марта 2025 года. Таким образом, в соответствии со ст. 4.6 КоАП РФ З.А.А. считается подвергнутым данному наказанию с 24 июля 2023 года по 7 января 2028 года.

7 марта 2025 года около 15 часов 10 минут З.А.А., будучи подвергнутым административному наказанию за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, действуя умышленно, находясь в состоянии опьянения, нарушая требования п. 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации, без крайней необходимости, сел за руль автомобиля «ЛАДА 219110» (ЛАДА ГРАНТА), завел его двигатель и поехал по автомобильным дорогам г.Набережные Челны. Проезжая возле д. 12 по набережной им. Габдуллы Тукая г. Набережные Челны, не справившись с управлением, совершил дорожно-транспортное происшествие, а именно наехал на конус дорожных работников.

После чего, З.А.А. был задержан инспекторами ДПС ОР ДПС ГИБДД Управления МВД России по г. Набережные Челны для дальнейших разбирательств, у которых возникло законное основание полагать, что З.А.А. находится в состоянии опьянения. В связи с чем, З.А.А. было предложено пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения.

Согласно акту освидетельствования на состояние алкогольного опьянения 16 АО № 217245, проведенного 7 марта 2025 года около 16 часов 21 минуты с применением технического средства измерения алкотектор «Юпитер К» № 013139, установлено состояние алкогольного опьянения у З.А.А. с показаниями прибора 1,609 мг/л наличия абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе.

Согласно акту медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) № 456, проведенного 7 марта 2025 года в период с 17 часов 35 минут по 18 часов 13 минут в филиале ГАУЗ РНД МЗ РТ «Набережночелнинский наркологический

диспансер», у З.А.А. было установление состояние опьянения.

Содеянное З.А.А. суд квалифицировал по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ¹.

В рамках данной деятельности сотрудники полиции проводят оперативные мероприятия, направленные на пресечение преступных схем, связанных с угоном автомобилей, их перепродажей с измененными идентификационными номерами, а также на борьбу с организованными преступными группами, специализирующимися на автотранспортных правонарушениях.

Таким образом, ОВД выступают системообразующим элементом в деятельности по предупреждению преступлений в сфере БДД, сочетая функции нормативного регулирования, контроля и профилактики. Эффективность их работы напрямую влияет на уровень безопасности дорожного движения и требует постоянного совершенствования в соответствии с современными вызовами и угрозами.

При этом, ОВД выступают не просто одним из участников системы предупреждения правонарушений в сфере БДД, а выполняют интегрирующую функцию, обеспечивая согласованность нормотворческой, контрольной и воспитательной деятельности. Именно этот комплексный подход позволяет эффективно противодействовать как умышленным правонарушениям, так и преступлениям, совершенным по неосторожности.

Вывод по главе: Таким образом, историческая ретроспектива наглядно демонстрирует эволюционный характер развития мер предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения, где прослеживается четкая тенденция перехода от карательных подходов к комплексной системе профилактики, сочетающей правовые, технические и воспитательные меры.

Исследование сущностных характеристик предупреждения дорожно-транспортных правонарушений демонстрирует его сложную, многогранную

¹ Приговор Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан 18.04.2025 по делу № 1-801/2025. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

природу, объединяющую в себе элементы управленческого, правового, организационного и социально-психологического воздействия на систему дорожного движения. Особенностью современного понимания предупредительной деятельности выступает ее трактовка как системного процесса, направленного не только на предотвращение конкретных правонарушений, но и на устранение глубинных причин и условий, способствующих возникновению опасных ситуаций на дорогах.

Анализ уровней предупредительной деятельности (общесоциального, специально-криминологического и индивидуального) выявляет их тесную взаимосвязь и взаимозависимость, где каждый уровень обладает собственной спецификой, но при этом вносит существенный вклад в формирование комплексной системы безопасности дорожного движения. Общесоциальный уровень профилактики, включающий экономические, культурные и образовательные аспекты, создает фундаментальные предпосылки для формирования правопослушного поведения участников дорожного движения. Специально-криминологический уровень, реализуемый преимущественно правоохранительными органами, обеспечивает целенаправленное воздействие на криминогенные факторы дорожной среды. Индивидуальный уровень профилактики позволяет осуществлять адресную работу с конкретными правонарушителями и группами риска.

Органы внутренних дел выступают системообразующим элементом в деятельности по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения, сочетая функции нормативного регулирования, контроля и профилактики. Эффективность их работы напрямую влияет на уровень безопасности дорожного движения и требует постоянного совершенствования в соответствии с современными вызовами и угрозами. При этом, ОВД выступают не просто одним из участников системы предупреждения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, а выполняют интегрирующую функцию, обеспечивая согласованность нормотворческой, контрольной и воспитательной деятельности.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1. Детерминанты преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Неосторожные преступления в общей структуре преступности составляют в настоящее время 15-20%, а в структуре самой неосторожной преступности преобладают именно преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (75%).

Криминологическое значение данной категории неосторожных преступлений велико, а недооценка степени общественной опасности влечет за собой недостаточное внимание к разработке превентивных мероприятий. Для того чтобы разработать эффективные методы борьбы, в механизме дорожно-транспортных происшествий необходимо установить причинно-следственные связи, приведшие к ДТП. Разграничение факторов (обстоятельств), которые в криминологии принято называть детерминантами, и условий, с одной стороны, и причин происшествий, с другой стороны, носит относительный характер. Но это не значит, что между причинами и условиями нет никакого различия¹.

При рассмотрении уголовно-деликтных детерминант преступлений в сфере безопасности дорожного движения необходимо исходить из системного понимания данного явления как сложного многоуровневого комплекса взаимосвязанных факторов.

В криминологической науке под детерминантами дорожно-транспортных преступлений понимается совокупность объективных и субъективных условий, которые в своем взаимодействии создают причинный

¹ Лунеев, В. В. Криминология: учебник для вузов / В. В. Лунеев. – М.: Юрайт, 2024. - 686 с.

комплекс, способствующий совершению противоправных деяний в данной сфере. Эти детерминанты обладают свойством структурной иерархичности, что позволяет выделить несколько взаимосвязанных уровней их проявления.

На макросоциальном уровне ключевое значение приобретают факторы, связанные с состоянием дорожной инфраструктуры, особенностями законодательного регулирования в сфере дорожного движения, а также уровнем автомобилизации общества. Микросоциальный уровень детерминации включает конкретные условия дорожной обстановки, техническое состояние транспортных средств и организацию дорожного движения на отдельных участках. Особую группу составляют индивидуально-личностные факторы, к которым относятся психофизиологические особенности водителей, уровень их правосознания и сформировавшиеся поведенческие установки.

Среди технико-эксплуатационных факторов особую криминогенную значимость имеют недостатки, связанные с неудовлетворительным состоянием транспортных средств. Речь идет прежде всего о неисправностях тормозной системы, износе протектора шин, неработающих осветительных приборах и других технических дефектах, которые существенно повышают вероятность возникновения аварийных ситуаций. Существенным детерминирующим фактором выступает несовершенство существующей системы технического осмотра транспортных средств, что позволяет эксплуатировать технически неисправные автомобили.

Не менее важную роль играют дефекты дорожного покрытия, включая неровности, отсутствие необходимой разметки, недостаточную видимость дорожных знаков. Причем в данном случае речь идет не только о качественном состоянии дорожного полотна (механические дефекты покрытия дорожного полотна, низкие сцепные качества покрытия и т.д.), но и об условиях видимости, которые зачастую зависят от качества искусственного освещения. Кроме того, нередки ситуации, когда дороги не отвечают интенсивности движения транспортных средств и пешеходов, отсутствуют

средства регулирования движения (светофоры, линии разметки и т.д.). Вместе с тем при оформлении практически каждого 5-го происшествия в стране сотрудниками Госавтоинспекции задокументированы недостатки состояния и содержания улично-дорожной сети.

Например, как следует из материалов дела, в ходе проведенной помощником прокурора Тамбовского района совместно со старшим государственным инспектором БДД ОТНиР АМТС ОГИБДД ОМВД России "Тамбовский" проверки с выездом на место с использованием технического прибора Люксметр "ТКА-Люкс" по методике инструментального обследования, предусмотренного ГОСТ Р 54305-2011, установлено отсутствие на всем протяжении <адрес> стационарного электрического освещения. Показатели технического прибора составили 0,16 лк, освещенность по <адрес> не соответствует требованиям национального стандарта Российской Федерации, что подтверждается актом проверки от 16 мая 2024 года.

Согласно протоколу инструментального обследования автомобильной дороги (улицы), дорожного сооружения, железнодорожного переезда от 3 мая 2024 года следует, что старшим госинспектором ДН ОГИБДД ОМВД России "Тамбовский" капитаном полиции Б. с использованием специального оборудования и технического прибора Люксметр "ТКА-ЛЮКС" выявлены недостатки в эксплуатационном состоянии автомобильной дороги (улицы) дорожного сооружения, а именно освещенность дорожного покрытия нерегулируемого пешеходного перехода в районе <адрес> муниципального округа составляет 1,3 Лк, что не соответствует требованиям Государственного стандарта.

Помощником прокурора Тамбовского района Тамбовской области проведен повторный осмотр дороги совместно с представителем администрации Тамбовского муниципального округа Тамбовской области и старшим госинспектором ДН ОГИБДД ОМВД России "Тамбовский", по результатам которого 20 мая 2024 года составлен акт, из которого следует, что по ул. <адрес> установлено наличие освещения не соответствующего

требованиям государственного стандарта.

Обращаясь в суд с административным иском, прокурор указал, что организация освещения не отвечает установленным действующим законодательством Российской Федерации требованиям о безопасности дорожного движения, создает угрозу причинения вреда жизни и здоровью граждан, участников дорожного движения.

Разрешая заявленные требования, суд первой инстанции, руководствуясь положениями Федерального закона N 131-ФЗ, Закона о дорожной деятельности, Закона о безопасности дорожного движения, ГОСТа Р 33176-2014, ГОСТа Р 54305-2011, ГОСТа Р 52766-2007, ГОСТа Р 50597-2017, пришел к выводу о бездействии органа местного самоуправления по принятию мер для обеспечения безопасности дорожного движения, возложил на администрацию Тамбовского муниципального округа Тамбовской области обязанность в течение трех месяцев с момента вступления решения суда в законную силу организовать работы по обустройству линии освещения¹.

Организационно-управленческие факторы включают в себя пробелы в нормативно-правовом регулировании дорожного движения, которые проявляются в отсутствии четких регламентов по отдельным вопросам обеспечения безопасности. Серьезной проблемой остаются недостатки в деятельности контролирующих органов, выражающиеся в неэффективности надзорных функций, формальном подходе к проведению проверок.

Особого внимания заслуживает вопрос качества подготовки водителей, где сохраняются проблемы, связанные с недостаточной практической направленностью обучения, формальным подходом к проверке знаний и навыков. Ежегодно в процесс дорожного движения включаются все больше неопытных водителей, неспособных из-за формального подхода к обучению

¹ Кассационное определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 29.04.2025 № 88а-11665/2025. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

вождению адекватно оценивать складывающуюся ситуацию и не обладающих соответствующими навыками вождения в критической обстановке.

В группе социально-психологических факторов ведущее место занимает правовой нигилизм участников дорожного движения, проявляющийся в сознательном игнорировании правил дорожного движения. Значительную опасность представляет склонность к рискованному поведению за рулем, которая часто сочетается с переоценкой собственных водительских возможностей. Анализ статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях за многие годы показывает, что из всех происшествий, вызванных нарушениями водителей, более 75% произошло из-за превышения скорости, нарушения правил обгона, выезда на полосу встречного движения, нарушения правил стоянки, маневрирования, проезда перекрестков, несоблюдения дистанции, неподчинения сигналам регулирования, из-за игнорирования требований дорожных знаков и разметки¹. Как следствие, в качестве причины аварийности признается, в первую очередь, недисциплинированность участников дорожного движения.

Серьезной социальной проблемой остается алкоголизация и наркотизация определенной части водительского контингента, особенно среди молодых водителей. Для профессиональных водителей характерны такие детерминирующие факторы, как хроническая усталость и переутомление, связанные с нарушением режимов труда и отдыха.

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

¹ Новикова Т.Ю., Горбунов И.А. Криминологическая характеристика преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Т. Ю. Новикова, И. А. Горбунов // Инновации. Наука. Образование. – 2021. – № 34. – С. 1868.

Среди всего многообразия детерминирующих факторов особую криминологическую значимость имеют несколько ключевых элементов, которые наиболее часто приводят к тяжким последствиям.

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения продолжает оставаться одной из наиболее опасных и распространенных причин серьезных дорожно-транспортных происшествий. Проведенные социологические исследования свидетельствуют, что около 30% водителей, хотя бы раз привлекавшихся за управление автомобилем в нетрезвом виде, склонны к повторению данного нарушения, что указывает на устойчивый характер этой поведенческой модели.

Таким образом, своевременное выявление у водителей автотранспортных средств физиологических и функциональных отклонений, возникающих при потреблении различных алкогольных и психоактивных веществ, является одной из важнейших задач в обеспечении безопасности дорожного движения¹.

Превышение установленной скорости движения выступает существенным катализатором тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. Психологические исследования показывают, что склонность к превышению скоростного режима часто коррелирует с определенными личностными характеристиками, включая импульсивность поведения, склонность к риску и переоценку собственных возможностей.

Нарушение правил обгона представляет собой особую проблему, которая наиболее характерна для водителей с небольшим стажем управления транспортным средством. Данная закономерность свидетельствует о существенных недостатках в системе подготовки водителей, особенно в части формирования навыков оценки дорожной обстановки.

¹ Битшева А.В., Никифоров Ю.А. Криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств: проблемы, особенности и тенденции / А.В. Битшева, Ю.А. Никифоров // Вестник Казанского юридического института МВД России. - 2022. - Т. 13. - № 1 (47). - С. 41.

Игнорирование средств пассивной безопасности, включая непристегнутые ремни и отсутствие детских удерживающих устройств, демонстрирует низкий уровень транспортной культуры и недостаточное осознание важности профилактических мер защиты.

При анализе причин дорожно-транспортных происшествий важно учитывать, что детерминирующие факторы никогда не действуют изолированно, а образуют сложные причинные цепочки и комбинации. Типичным примером может служить взаимодействие таких факторов, как недостатки дорожного покрытия и превышение скорости движения, которое создает повышенную вероятность возникновения аварийной ситуации. Еще более опасной становится комбинация управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения с техническими неисправностями автомобиля, что в большинстве случаев приводит к тяжким последствиям.

Современная специфика детерминации дорожно-транспортных преступлений характеризуется процессами технологизации, что проявляется в появлении новых факторов риска. Речь идет прежде всего об использовании мобильных устройств и гаджетов во время управления транспортным средством, отвлечении внимания на навигационные системы и другие электронные устройства, которые существенно повышают вероятность возникновения аварийных ситуаций.

Таким образом, проведенный анализ позволяет сделать вывод, что уголовно-деликтные детерминанты преступлений в сфере безопасности дорожного движения представляют собой сложную динамическую систему взаимосвязанных факторов различного уровня. Эффективная стратегия по их устранению требует комплексного межведомственного подхода, объединяющего усилия правоохранительных органов, транспортных ведомств, образовательных учреждений и институтов гражданского общества.

Особое значение приобретает разработка и реализация долгосрочных профилактических программ, направленных на формирование устойчивой культуры безопасного поведения на дорогах, начиная с раннего возраста.

Только такой системный подход может обеспечить существенное снижение уровня дорожно-транспортной преступности и минимизацию ее негативных последствий для общества.

Эффективная система противодействия детерминантам дорожно-транспортной преступности должна основываться на комплексном подходе, учитывающем многоуровневый характер причинных связей. В качестве приоритетных направлений профилактики следует выделить:

- совершенствование системы технического контроля за состоянием транспортных средств, включая внедрение современных диагностических методов;
- оптимизацию дорожной инфраструктуры с учетом факторов, способствующих возникновению аварийных ситуаций;
- качественное преобразование системы подготовки водителей с акцентом на формирование практических навыков безопасного вождения;
- развитие системы психологического тестирования кандидатов в водители и периодического контроля профессиональных водителей;
- усиление контроля за трезвостью водительского состава с применением современных технических средств;
- системную пропаганду правопослушного поведения на дорогах через образовательные учреждения и средства массовой информации.

2.2. Предупреждение органами внутренних дел преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Деятельность органов внутренних дел по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения представляет собой системную и многоплановую работу, направленную на минимизацию факторов, способствующих совершению правонарушений, и формирование устойчивой модели правомерного поведения участников дорожного движения.

Основу данной деятельности составляет комплекс профилактических мер, реализуемых на постоянной основе и включающих в себя как традиционные формы воздействия, так и инновационные подходы, адаптированные к современным реалиям. Важнейшим аспектом предупредительной работы является ее превентивная направленность, поскольку предотвращение потенциально опасных ситуаций на дорогах позволяет не только снизить уровень аварийности, но и избежать тяжких последствий, связанных с человеческими жертвами и значительным материальным ущербом.

Например, 12 апреля 2023 года в 17 часов 50 минут около кафе "Азия" должностными лицами ДПС ГИБДД был остановлен М., управляющий мопедом "Хонда Дио", черного цвета.

М. по требованию было предоставлено водительское удостоверение, документы, подтверждающие право собственности на данное транспортное средство, не представлены, пояснить, где взял данное транспортное средство, М. не смог, в связи с чем на место была вызвана следственно-оперативная группа.

Суд первой инстанции, чья позиция поддержана судом апелляционной инстанции, оценив представленные доказательства, доводы сторон, пришел к правомерному выводу об отсутствии оснований для признания незаконными указанных действий инспектора, поскольку все действия произведены должностным лицом в пределах предоставленных ему полномочий, предусмотренных Федеральным законом от 7 февраля 2011 года N 3-ФЗ "О полиции" и Административным регламентом исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденным приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 23 августа 2017 года N 664 (далее - Административный регламент) (действовавшим в момент возникновения спорных правоотношений), в результате совершения

оспариваемых действий права и охраняемые законом интересы М. не нарушены.

При рассмотрении данного дела кассационная инстанция, в частности, отметила следующее. Как правильно указал суд апелляционной инстанции при наличии ориентировок по неправомерному завладению мопедами, в том числе и марки "Хонда" должностным лицом было принято решение об остановке мопеда "Хонда Дио" под управлением М., которому было предложено представить документы, подтверждающие право собственности на данное транспортное средство, что согласуется с требованиями действующего законодательства, вопреки позиции М. водительское удостоверение обоснованно находилось в период ожидания следственно-оперативной группы у лейтенанта полиции Б., указанное, как и иные действия сотрудников, не свидетельствуют о воспрепятствовании ему в свободе передвижения, нормами действующего законодательства, вопреки доводам М., не требовалось процессуальное оформление нахождения водительского удостоверения у лейтенанта полиции Б., чьи действия не оспариваются, фактов применения физической силы не установлено. М. было предложено проследовать на мопеде в отделение полиции, в котором могли бы осуществить сверку номерных обозначений, от указанного он отказался, чем обусловлена необходимость ожидания следственно-оперативной группы¹.

Одним из ключевых направлений профилактики выступает информационно-разъяснительная работа с участниками дорожного движения, осуществляемая через различные каналы коммуникации, включая средства массовой информации, социальные сети, специализированные интернет-порталы, а также непосредственное взаимодействие с гражданами в ходе тематических мероприятий. Особое внимание уделяется пропаганде соблюдения Правил дорожного движения, формированию культуры вождения и повышению уровня правосознания среди различных категорий участников

¹ Кассационное определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 26.02.2025 № 88А-3419/2025. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

дорожного движения, включая водителей, пешеходов и пассажиров. В рамках данной работы активно используются методы социальной рекламы, проведение открытых уроков в образовательных учреждениях, организация семинаров и круглых столов с привлечением экспертов и представителей общественности.

С каждым годом профилактическая деятельность сотрудников подразделений пропаганды ГИБДД развивается, появляются новые методы и формы пропаганды. Если 10 лет назад лекции являлись единственным средством привлечения граждан к осознанному поведению на дорогах, то в настоящее время методов и форм, используемых ГИБДД, великое множество. Как представляется, наиболее действенный метод - непосредственное проведение профилактических бесед с участниками дорожного движения. Время и место проведения таких бесед может варьироваться в зависимости от ситуации, времени года, суток и других факторов. Так, например, при проведении рейдов, направленных на проверку наличия детских автомобильных кресел и удерживающих устройств («Пристегни самое дорогое!», «Ваш пассажир - ребенок» и т.д.), инспектора ГИБДД останавливают автомобили с целью проверки, находится ли ребенок в детском удерживающем устройстве или пристегнут ремнями безопасности, при этом попутно доводят до родителей-автовладельцев информацию о необходимости использования удерживающих устройств для перевозки детей, о недопустимости превышения скоростного режима¹.

В последнее время стал популярным метод так называемой визуальной профилактики правонарушений - баннеры с предупреждающими надписями вдоль проезжей части дороги (например, «Водитель, не торопись! Тебя ждут дома!»), баннеры с информационными надписями о состоянии дорожно-транспортной ситуации на данном участке дороги или по субъекту в целом, макеты патрульных машин с символикой и различительными знаками ДПС

¹ Исмагилова А.Р. Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения органами внутренних дел А.Р. Исмагилова // Современная наука. - 2021. - № 5. - С. 38 - 40.

ГИБДД, в общественном транспорте на электронных информационных табло показывают видеоролики о правилах перехода проезжей части, о количестве дорожно-транспортных происшествий.

Еще одной формой осуществления профилактики является проведение лекций, викторин, конкурсов среди учащихся школ, других учебных заведений, организацией которых занимается подразделение пропаганды ГИБДД. При этом форма подачи материала и время должны соответствовать возрасту аудитории. В игровой форме при наличии наглядного материала дети быстрее и чаще запоминают порядок действий, которые они должны совершить, например, при переходе дороги.

При проведении лекций в учебных заведениях инспекторы отдела пропаганды ГИБДД должны по возможности обсудить с каждым обучающимся маршрут его движения от школы до дома. Нарисовать вместе с ребенком на листе бумаги маршрут пути для лучшего восприятия. Такой подход, на наш взгляд, является наиболее действенным для запоминания. Можно привести примеры из практической деятельности, рассказать случаи, которые произошли из-за невнимательности или детской шалости на дорогах. Проинформировать, с какого возраста наступает административная ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения, какие действия относятся к административным правонарушениям и т.д. Необходимо понимать, что дети совершают правонарушения не только из-за незнания правил дорожного движения, но и вследствие невнимательности, слабого контроля взрослых во время досуга.

Нельзя обойти вниманием совместную профилактическую работу отделов пропаганды ГИБДД с общественными организациями и фондами, которые также осуществляют деятельность, направленную на снижение травматизма от дорожно-транспортных происшествий, на повышение правовой грамотности, оказание моральной поддержки лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий.

Еще одной группой субъектов, в отношении которой осуществляется профилактика правонарушений в области безопасности дорожного движения, являются пешеходы. Среди причин совершения ими административных правонарушений - плохое освещение дороги, нарушение правил перехода проезжей части, игнорирование требований дорожных знаков и разметки.

С ними, как и с автовладельцами, необходимо проводить работу по повышению уровня самосознания и правовой подготовки - приводить примеры из практической деятельности, освещать данные статистики и т.д. Зачастую именно пешеходы, осуществляющие переход проезжей части в неполюженном месте, являются виновниками ДТП¹.

Одной из новых рекомендаций ГИБДД, направленных на профилактику правонарушений, является ношение светоотражающих значков, ремешков, одежды, что особенно актуально в темное время суток, в условиях недостаточной видимости, когда дороги плохо освещены, а люди, как правило, одеты в темную одежду, плохо различимую в сумерках.

Набирает популярность ведение страниц в социальных сетях отделами ГИБДД на районном уровне в целях профилактики правонарушений в области дорожного движения. Сотрудники ГИБДД размещают актуальную информацию о количестве ДТП за прошедшие сутки, о состоянии дорожно-транспортной дисциплины, о проходящих рейдах и профилактических операциях. На наш взгляд, данный вид профилактической работы один из наиболее актуальных среди молодежи и подростков, ведь именно они являются активными пользователями Интернета.

Значительная роль в данном направлении профилактической деятельности ОВД отводится усилению контроля за соблюдением правил дорожного движения с применением современных технических средств. Современные технологии играют важную роль в совершенствовании профилактической работы, поскольку внедрение автоматизированных систем

¹ Белов М. С. Предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: актуальные направления / М. С. Белов // Молодой ученый. 2025. № 17 (568). С. 83.

контроля, таких как комплексы фотовидеофиксации, позволяет не только фиксировать нарушения в режиме реального времени, но и анализировать дорожную обстановку с целью выявления аварийно-опасных участков и разработки дополнительных мер по повышению безопасности. Использование больших данных и прогнозной аналитики дает возможность органам внутренних дел прогнозировать потенциальные риски и своевременно принимать упреждающие меры, направленные на их нейтрализацию. Внедрение автоматизированных систем фиксации нарушений (камеры фото- и видеofиксации, радары, системы распознавания лиц) позволило значительно повысить выявляемость таких опасных правонарушений, как превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора и управление транспортом в состоянии опьянения. По данным МВД России, в 2023 году количество зарегистрированных нарушений с использованием автоматических комплексов увеличилось на 18%, что способствовало снижению аварийности на 12%¹.

Не менее значимым элементом предупредительной деятельности является проведение целевых профилактических мероприятий, таких как рейды, спецоперации и массовые проверки, направленные на выявление и пресечение наиболее распространенных видов нарушений, включая управление транспортными средствами в состоянии опьянения, превышение скоростного режима, несоблюдение правил проезда перекрестков и перевозку пассажиров без использования ремней безопасности. Подобные мероприятия не только способствуют непосредственному выявлению правонарушителей, но и оказывают сдерживающее воздействие на потенциальных нарушителей, создавая атмосферу неотвратимости наказания.

Например, постановлением мирового судьи судебного участка № 13 по судебному району г. Набережные Челны Республики Татарстан от 11 мая 2022 года М.В.П. признан виновным в совершении административного

¹ Официальный сайт Госавтоинспекции. - URL: <https://госавтоинспекция.рф> (дата обращения 25.05.2025).

правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, и подвергнут административному наказанию в виде административного штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортными средствами сроком на один год семь месяцев за то, что он 19 марта 2022 года в 22 часа 00 минут около (данные изъяты) г. Набережные Челны Республики Татарстан управлял транспортным средством с признаками алкогольного опьянения, в 00 часов 42 минуты 20 марта 2022 года не выполнил законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в ГАУЗ РНД МЗ РТ «Набережночелнинский наркологический диспансер».

При рассмотрении данного дела апелляционная инстанция указала следующее.

Факт нарушения М.В.П. административного законодательства нашел свое подтверждение в ходе проверки жалобы и подтверждается материалами дела, а именно: протоколом об административном правонарушении от 20 марта 2022 года (л.д. 1); протоколом об отстранении от управления транспортным средством от 19 марта 2022 года (л.д. 2); актом освидетельствования на состояние алкогольного опьянения от 19 марта 2022 года (л.д. 3); протоколом о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения от 19 марта 2022 года (л.д. 4); протоколом о задержании транспортного средства от 20 марта 2022 года (л.д. 5); чеком алкотектора (л.д. 6); паспортом анализатора паров этанола (л.д. 7); актом медицинского освидетельствования на состояние опьянения от 20 марта 2022 года (л.д. 9); диском с видеозаписью (л.д. 11); объяснением инспектора ДПС С.А.А. (л.д. 12); объяснением инспектора ДПС К.З.Д. (л.д. 13); объяснением В.Л.Э. (л.д. 14); объяснением П.А.В. (л.д. 15), согласно которым М.В.П., при наличии у него признаков алкогольного опьянения, от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения с прибором «алкотектор» и медицинского освидетельствования на состояние опьянения в медицинском учреждении отказался, которым мировым судьей была дана

надлежащая оценка на предмет допустимости, достоверности, достаточности в соответствии с требованиями ст. 26.11 КоАП РФ.

Оснований не доверять собранным по делу доказательствам у судьи не имеется. Нарушений закона, влекущих отмену либо изменение постановления мирового судьи при привлечении М.В.П. к административной ответственности, не допущено.

В ходе производства по делу об административном правонарушении все процессуальные действия сотрудником ГИБДД совершались с соблюдением требований действующих нормативных актов и в рамках полномочий, предоставленных законом¹.

Особого внимания заслуживает взаимодействие органов внутренних дел с другими государственными структурами, общественными организациями и институтами гражданского общества, поскольку комплексный подход к решению проблем безопасности дорожного движения требует консолидации усилий всех заинтересованных сторон. В рамках такого взаимодействия осуществляется обмен информацией, координация совместных действий, разработка и реализация целевых программ, направленных на снижение аварийности и повышение дисциплины участников дорожного движения.

Думается, что в условиях повсеместной информатизации и цифровизации в механизме противодействия преступлений против безопасности движения следует активнее использовать потенциал современных информационных технологий, в частности сети «Интернет», которая в настоящее время является основным источником получения информации для основной массы населения страны. В связи с доступностью Интернет-ресурсов во всех сферах жизни и деятельности, использование сети Интернет как площадки для пропаганды безопасности дорожного движения является наиболее оптимальным средством доведения информации до пользователей.

¹ Решение Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан от 16.06.2022 по делу № 12-1793/2022. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

Однако, учитывая специфику Интернет-ресурсов, которые оказывают не только положительное влияние на развитие общества и государства, но и влекут за собой распространение негативных явлений, в целях повышения эффективности их использования в механизме противодействия преступлениям в сфере безопасности дорожного движения необходимо на ведомственном уровне разработать и утвердить рекомендации по проведению профилактико-предупредительной деятельности подразделений ГИБДД МВД России в сфере безопасности дорожного движения с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет. Представляется целесообразным определить в них типовые требования к материалам, публикуемым в целях профилактики и пропаганды безопасности дорожного движения, а также конкретизировать информационно-телекоммуникационные ресурсы, на которых должны размещаться необходимые сведения.

Таким образом, предупреждение преступлений в сфере безопасности дорожного движения представляет собой важнейшее направление деятельности органов внутренних дел, основанное на сочетании профилактических, информационных и контрольных мер. Системный характер данной работы, подкрепленный использованием современных технологий и межведомственным взаимодействием, позволяет эффективно воздействовать на основные причины и условия совершения правонарушений, способствуя тем самым созданию безопасной дорожной среды. Дальнейшее развитие и совершенствование профилактических механизмов будет способствовать устойчивому снижению уровня дорожно-транспортной преступности и повышению общей культуры поведения участников дорожного движения.

2.3. Особенности выявления и пресечения органами внутренних дел преступлений в сфере безопасности дорожного движения

Выявление и пресечение преступлений в сфере безопасности дорожного движения представляет собой сложный многоуровневый процесс, осуществляемый органами внутренних дел в рамках их компетенции. Данная деятельность имеет существенные отличия от работы по другим составам преступлений, что обусловлено спецификой объекта правонарушений, особенностями дорожной среды и характером совершаемых противоправных деяний.

Система выявления преступлений в сфере безопасности дорожного движения представляет собой комплекс взаимосвязанных организационных, тактических и технических мер, направленных на своевременное обнаружение и документирование противоправных деяний. Данная система включает три основных компонента: визуальный контроль, оперативно-розыскную деятельность и автоматизированный мониторинг, каждый из которых имеет свою специфику применения.

Визуальные методы контроля осуществляются преимущественно сотрудниками ДПС и включают:

Патрулирование, которое подразделяется на:

- Стационарный контроль: осуществляется на специально оборудованных постах ДПС, оснащенных средствами видеофиксации, алкотестерами и измерителями скорости. Зона эффективного контроля одного поста составляет 0,8-1,2 км.

- Мобильное патрулирование: проводится на маршрутах с повышенной аварийностью с использованием автомобилей ДПС, мототранспорта и в отдельных случаях - вертолетов.

- Специальные рейды: организуются для выявления конкретных видов нарушений¹.

¹ Молчанов П. В. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного

Визуальный осмотр транспортных средств, который проводится в целях:

- выявления их технических неисправностей,
- обнаружения признаков изменения конструкции,
- проверки соответствия номерных агрегатов,
- выявления следов ДТП на автомобиле.

Визуальный контроль, осуществляемый сотрудниками ДПС, эффективно дополняется автоматизированными системами фиксации нарушений, создавая многоуровневую систему мониторинга дорожной обстановки. При этом стационарные посты ДПС, оснащенные специальным оборудованием, выполняют не только контрольные, но и профилактические функции, формируя у участников дорожного движения устойчивую модель правопослушного поведения.

Например, М.Р.В., будучи подвергнутым постановлением мирового судьи судебного участка № по Азнакаевскому судебному району Республики Татарстан к административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, должных выводов для себя не сделал и совершил преступление при следующих обстоятельствах: в период времени с 19 часов 00 минут <дата изъятия> по 00 часа 13 минут <дата изъятия> М.Р.В., находясь возле <адрес>, осознавая, что управлять транспортными средствами в состоянии опьянения запрещено, действуя умышленно, в нарушении пункта 2.7 «Правил дорожного движения Российской Федерации», согласно которому водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения, и желая этого, в состоянии алкогольного опьянения начал движение за рулем автомобиля марки «Лада 211440-26» с государственным регистрационным знаком № и стал им управлять. Далее, М.Р.В., двигаясь за рулем вышеуказанного автомобиля в состоянии алкогольного опьянения, <дата изъятия> в 00 часа 13 минут был замечен сотрудниками полиции возле <адрес>, РТ, который игнорируя требования сотрудников полиции – остановиться, скрылся от них и,

впоследствии <дата изъята> в 00 часа 50 минут был задержан сотрудниками полиции возле <адрес>, Республики Татарстан, тем самым его преступные действия были пресечены.

М.Р.В. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264.1 УК РФ¹.

Оперативно-розыскная деятельность в данной сфере имеет свою специфику, обусловленную особенностями криминальной среды. Анализ оперативной информации позволяет выявлять не только единичные нарушения, но и системные проблемы, такие как организованные группы, занимающиеся перевозками с нарушением правил, или каналы сбыта похищенного автотранспорта. При этом важное значение приобретает взаимодействие с другими подразделениями ОВД, что обеспечивает комплексный подход к решению проблем безопасности дорожного движения.

Процесс пресечения правонарушений требует от сотрудников ОВД особых профессиональных навыков и правовой культуры. В условиях интенсивного дорожного движения и дефицита времени на принятие решений важное значение приобретает четкое соблюдение процессуальных норм при одновременном обеспечении оперативности реагирования. Особую сложность представляет доказывание субъективной стороны преступления, что требует привлечения специальных познаний и проведения соответствующих экспертиз.

Техническое оснащение подразделений, занимающихся обеспечением безопасности дорожного движения, становится ключевым фактором эффективности их деятельности. Современные комплексы видеофиксации, мобильные лаборатории, системы автоматического распознавания номеров не только расширяют возможности контроля, но и создают условия для профилактики правонарушений. Однако технологическое развитие требует

¹ Приговор Азнакаевского городского суда Республики Татарстан от 20.04.2022 по делу № 1-86/2022 - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

соответствующей адаптации нормативной базы и профессиональной подготовки сотрудников.

Эффективность борьбы с преступлениями в сфере безопасности дорожного движения во многом зависит от уровня межведомственного взаимодействия. ГИБДД активно сотрудничает с МЧС (при ликвидации последствий ДТП), органами здравоохранения (медицинское освидетельствование водителей), судебными и следственными органами (расследование уголовных дел по ст. 264 УК РФ). Кроме того, важную роль играет взаимодействие с общественными организациями (например, «Движение без опасности») в рамках профилактических кампаний.

Перспективы развития системы выявления и пресечения преступлений в сфере безопасности дорожного движения связаны с цифровизацией процессов контроля, внедрением интеллектуальных систем анализа дорожной обстановки и развитием предиктивных методов профилактики. Однако технологическое совершенствование должно сопровождаться развитием правовой культуры всех участников дорожного движения и повышением профессионального уровня сотрудников правоохранительных органов.

Между тем, следует отметить, что система предупреждения и пресечения преступлений в сфере безопасности дорожного движения, несмотря на имеющиеся достижения, сталкивается с рядом существенных проблем, требующих комплексного решения.

Одной из наиболее острых проблем остается высокая латентность отдельных видов правонарушений, особенно связанных с техническим состоянием транспортных средств. Речь идет о случаях использования автомобилей с неисправными тормозными системами, неработающими световыми приборами, изношенными шинами и другими критически важными узлами. Подобные нарушения часто остаются вне поля зрения сотрудников ГИБДД ввиду невозможности визуального определения технического состояния движущегося транспортного средства без проведения специальной проверки.

Особую проблему представляет недостаточная эффективность административного воздействия на повторных нарушителей ПДД. Существующая система штрафных санкций зачастую не оказывает должного превентивного воздействия на водителей, систематически нарушающих правила дорожного движения. Это связано как с относительно невысокими размерами штрафов за многие виды нарушений, так и с проблемами в системе исполнения наказаний, когда значительное количество выписанных штрафов остаются неоплаченными в установленные сроки без последующего реального взыскания.

Серьезным препятствием для эффективной профилактической работы является дефицит кадров в подразделениях дорожно-патрульной службы. Недостаточная численность личного состава ДПС приводит к тому, что многие потенциально опасные участки дорог остаются без должного контроля, а частота профилактических рейдов не соответствует реальным потребностям обеспечения безопасности дорожного движения. Эта ситуация усугубляется высоким уровнем профессионального выгорания среди сотрудников ДПС, связанным с повышенными психоэмоциональными нагрузками и сложными условиями службы.

Отдельного внимания заслуживает проблема недостаточной координации между различными ведомствами, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения. Отсутствие единой информационной системы, объединяющей данные ГИБДД, МЧС, медицинских учреждений и дорожных служб, значительно снижает эффективность профилактических мероприятий. Особенно остро это проявляется при организации работы на аварийно-опасных участках дорог, где требуется комплексный подход к устранению причин повышенной аварийности.

В этой связи перспективными направлениями совершенствования деятельности ОВД представляются:

- Внедрение интеллектуальных систем мониторинга технического состояния транспортных средств, включая: разработку и внедрение

автоматизированных пунктов диагностики на дорогах федерального значения; создание системы принудительного техосмотра для транспортных средств, замеченных в нарушении правил эксплуатации; развитие сети мобильных диагностических комплексов для оперативной проверки автомобилей в ходе рейдовых мероприятий.

- Совершенствование системы административного воздействия на нарушителей посредством введения прогрессивной шкалы штрафов для повторных нарушителей; реализации механизма автоматического лишения прав за систематические грубые нарушения ПДД; создания единой системы принудительного взыскания штрафов с интеграцией в кредитные рейтинги граждан.

- Оптимизация кадровой политики в подразделениях ДПС, включающая развитие программы социальной поддержки сотрудников ДПС; модернизацию системы профессиональной подготовки с акцентом на психологическую устойчивость и коммуникативные навыки.

- Создание единого информационного пространства для всех участников системы обеспечения безопасности дорожного движения посредством разработки межведомственной платформы обмена данными в реальном времени; внедрения системы предиктивной аналитики для прогнозирования аварийных ситуаций.

- Особое значение имеет развитие системы общественного контроля за безопасностью дорожного движения через создание мобильных приложений для оперативного сообщения о нарушениях ПДД; организацию системы поощрения граждан, активно участвующих в профилактической работе; развитие института общественных инспекторов по безопасности дорожного движения.

Реализация указанных мер требует не только соответствующего финансирования, но и последовательной работы по совершенствованию нормативно-правовой базы, включая внесение изменений в Кодекс об административных правонарушениях и Федеральный закон «О безопасности

дорожного движения». Особое внимание должно быть уделено вопросам защиты персональных данных при создании единых информационных систем, а также разработке эффективных механизмов общественного контроля за деятельностью правоохранительных органов в данной сфере.

Вывод по главе: Таким образом, деятельность органов внутренних дел по выявлению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения представляет собой динамично развивающееся направление правоохранительной практики, требующее постоянной адаптации к изменяющимся условиям дорожной среды.

Комплексный характер данной деятельности, сочетающий профилактические, контрольные и оперативно-розыскные методы, позволяет системно воздействовать на основные факторы аварийности. Дальнейшее совершенствование организационных, технических и правовых механизмов работы ОВД в этой сфере будет способствовать достижению стратегической цели - существенному снижению уровня дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации.

В этой связи перспективными направлениями совершенствования деятельности ОВД по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения представляются:

- Системная пропаганда правопослушного поведения на дорогах через образовательные учреждения и средства массовой информации.
- Внедрение интеллектуальных систем мониторинга технического состояния транспортных средств, включая: разработку и внедрение автоматизированных пунктов диагностики на дорогах федерального значения; создание системы принудительного техосмотра для транспортных средств, замеченных в нарушении правил эксплуатации; развитие сети мобильных диагностических комплексов для оперативной проверки автомобилей в ходе рейдовых мероприятий.

- Совершенствование системы административного воздействия на нарушителей посредством введения прогрессивной шкалы штрафов для повторных нарушителей.

- Оптимизация кадровой политики в подразделениях ДПС, включающая развитие программы социальной поддержки сотрудников ДПС; модернизацию системы профессиональной подготовки с акцентом на психологическую устойчивость и коммуникативные навыки.

- Создание единого информационного пространства для всех участников системы обеспечения безопасности дорожного движения посредством разработки межведомственной платформы обмена данными в реальном времени; внедрения системы предиктивной аналитики для прогнозирования аварийных ситуаций.

- Особое значение имеет развитие системы общественного контроля за безопасностью дорожного движения через создание мобильных приложений для оперативного сообщения о нарушениях ПДД; организацию системы поощрения граждан, активно участвующих в профилактической работе; развитие института общественных инспекторов по безопасности дорожного движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, историческая ретроспектива наглядно демонстрирует эволюционный характер развития мер предупреждения преступлений в сфере безопасности дорожного движения, где прослеживается четкая тенденция перехода от карательных подходов к комплексной системе профилактики, сочетающей правовые, технические и воспитательные меры.

Исследование сущностных характеристик предупреждения дорожно-транспортных правонарушений демонстрирует его сложную, многогранную природу, объединяющую в себе элементы управленческого, правового, организационного и социально-психологического воздействия на систему дорожного движения. Особенностью современного понимания предупредительной деятельности выступает ее трактовка как системного процесса, направленного не только на предотвращение конкретных правонарушений, но и на устранение глубинных причин и условий, способствующих возникновению опасных ситуаций на дорогах.

Анализ уровней предупредительной деятельности (общесоциального, специально-криминологического и индивидуального) выявляет их тесную взаимосвязь и взаимозависимость, где каждый уровень обладает собственной спецификой, но при этом вносит существенный вклад в формирование комплексной системы безопасности дорожного движения. Общесоциальный уровень профилактики, включающий экономические, культурные и образовательные аспекты, создает фундаментальные предпосылки для формирования правопослушного поведения участников дорожного движения. Специально-криминологический уровень, реализуемый преимущественно правоохранительными органами, обеспечивает целенаправленное воздействие на криминогенные факторы дорожной среды. Индивидуальный уровень профилактики позволяет осуществлять адресную работу с конкретными правонарушителями и группами риска.

Органы внутренних дел выступают системообразующим элементом в деятельности по предупреждению преступлений в сфере безопасности дорожного движения, сочетая функции нормативного регулирования, контроля и профилактики. Эффективность их работы напрямую влияет на уровень безопасности дорожного движения и требует постоянного совершенствования в соответствии с современными вызовами и угрозами. При этом, ОВД выступают не просто одним из участников системы предупреждения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, а выполняют интегрирующую функцию, обеспечивая согласованность нормотворческой, контрольной и воспитательной деятельности.

Между тем, следует отметить, что система предупреждения и пресечения преступлений в сфере безопасности дорожного движения, несмотря на имеющиеся достижения, сталкивается с рядом существенных проблем, требующих комплексного решения, таких как:

- . высокая латентность отдельных видов правонарушений, особенно связанных с техническим состоянием транспортных средств. Речь идет о случаях использования автомобилей с неисправными тормозными системами, неработающими световыми приборами, изношенными шинами и другими критически важными узлами. Подобные нарушения часто остаются вне поля зрения сотрудников ГИБДД ввиду невозможности визуального определения технического состояния движущегося транспортного средства без проведения специальной проверки.

- недостаточная эффективность административного воздействия на повторных нарушителей ПДД. Существующая система штрафных санкций зачастую не оказывает должного превентивного воздействия на водителей, систематически нарушающих правила дорожного движения.

- дефицит кадров в подразделениях дорожно-патрульной службы.

- недостаточность координации между различными ведомствами, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения.

В этой связи перспективными направлениями совершенствования деятельности ОВД по предупреждению и пресечению преступлений в сфере безопасности дорожного движения представляются:

- Системная пропаганда правопослушного поведения на дорогах через образовательные учреждения и средства массовой информации.

- Внедрение интеллектуальных систем мониторинга технического состояния транспортных средств, включая: разработку и внедрение автоматизированных пунктов диагностики на дорогах федерального значения; создание системы принудительного техосмотра для транспортных средств, замеченных в нарушении правил эксплуатации; развитие сети мобильных диагностических комплексов для оперативной проверки автомобилей в ходе рейдовых мероприятий.

- Совершенствование системы административного воздействия на нарушителей посредством введения прогрессивной шкалы штрафов для повторных нарушителей.

- Оптимизация кадровой политики в подразделениях ДПС, включающая развитие программы социальной поддержки сотрудников ДПС; модернизацию системы профессиональной подготовки с акцентом на психологическую устойчивость и коммуникативные навыки.

- Создание единого информационного пространства для всех участников системы обеспечения безопасности дорожного движения посредством разработки межведомственной платформы обмена данными в реальном времени; внедрения системы предиктивной аналитики для прогнозирования аварийных ситуаций.

- Особое значение имеет развитие системы общественного контроля за безопасностью дорожного движения через создание мобильных приложений для оперативного сообщения о нарушениях ПДД; организацию системы поощрения граждан, активно участвующих в профилактической работе; развитие института общественных инспекторов по безопасности дорожного движения.

Реализация указанных мер требует не только соответствующего финансирования, но и последовательной работы по совершенствованию нормативно-правовой базы, включая внесение изменений в Кодекс об административных правонарушениях и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Особое внимание должно быть уделено вопросам защиты персональных данных при создании единых информационных систем, а также разработке эффективных механизмов общественного контроля за деятельностью правоохранительных органов в данной сфере.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

I. Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // Российская газета. - 2020. - 4 июля. - № 144.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон №64-ФЗ от 24.05.1996 (ред. от 21.04.2025) // Российская газета. - 1996. - 6 - 8 июня.

3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон № 195-ФЗ от 30.12.2001 (ред. от 23.05.2025) // Российская газета. - 2001. - № 256. - 31 декабря.

4. О полиции: федеральный закон Российской Федерации от 7.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 28.12.2024) //Собрание законодательства РФ. - 2011.- № 7.- Ст.900.

5. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Российская газета. - 1995. - № 245.

6. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года: указ Президента РФ от 21.07.2020 № 474 // Российская газета. - 2020. - № 159.

7. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»): Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 11.02.2023) // Российская газета. - 1998. - № 116.

8. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 27.03.2025) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. - 1993. - № 47. - Ст. 4531.

9. О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения: постановление Правительства РФ от 19.10.2004 № 567 // Российская газета. - 2004. - № 236.

10. Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 30.06.2021 № 1101 // Собрание законодательства РФ. - 2021. - № 28 (часть II). - Ст. 5531.

11. Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 02.05.2023 № 264 // Официальный интернет-портал правовой информации. - URL: <http://pravo.gov.ru>.

12. О совершенствовании работы территориальных органов МВД России по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий: приказ МВД России от 28.01.2020 № 36. - URL: <http://www.consultant.ru/>

II. Монографии, учебники, учебные пособия

1. Елифанов В. В. История автомобилестроения и организации дорожного движения: учебное пособие / В. В. Елифанов. - М: КноРус, 2022. - 376 с.

2. Костенников М. В. Организационно-правовые основы профилактики правонарушений органами внутренних дел: учебник для вузов / М. В. Костенников. - М.: Юрайт, 2025. - 142 с.

3. Лунеев В. В. Криминология: учебник для вузов / В. В. Лунеев. – М.: Юрайт, 2024. - 686 с.

4. Молчанов П. В. Административно-правовое обеспечение

безопасности дорожного движения в Российской Федерации: монография / П.В. Молчанов. - М.: Норма, 2023. - 248 с.

5. Обеспечение транспортной безопасности в зарубежных странах: сравнительный анализ: монография / Н. Н. Пестов [и др.]. - М.: Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2022. - 96с.

6. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2024: статистический сборник. - М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2025. - 104 с.

III. Статьи, научные публикации

1. Баканов К.С. Координация деятельности органов публичной власти как субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения / К.С. Баканов // Административное право и процесс. - 2024. - № 7. - С. 57 - 62.

2. Белов М. С. Предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: актуальные направления / М. С. Белов // Молодой ученый. - 2025. - № 17 (568). - С. 82-84.

3. Битшева А.В., Никифоров Ю.А. Криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств: проблемы, особенности и тенденции / А.В. Битшева, Ю.А. Никифоров // Вестник Казанского юридического института МВД России. - 2022. - Т. 13. - № 1 (47). - С. 38-45.

4. Борцов В.В. О некоторых вопросах профилактики дорожно-транспортных преступлений в России / В.В. Борцов, Е.З. Сидорова // Baikal Research Journal. - 2024. - Т. 15. - № 2. - С. 505–514.

5. Бохан А.П. Предупреждение преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. П. Бохан // Вестник Северо-Кавказского гуманитарного института. – 2020. – № 1 (9). – С. 21-31.

6. Исмагилова А.Р. Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения органами внутренних дел / А.Р. Исмагилова // Современная наука. - 2021. - № 5. - С. 38 - 40.

7. Ищенко Д. П., Малянова К. П. Актуальные вопросы расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Д. П. Ищенко, К. П. Малянова // Юрист-Правоведь : науч.-теоретич. и информац.-методич. журн. Ростов-на-Дону. - 2024. - № 4 (111). - С. 129-135.

8. Казаченок В.В. Предупреждение правонарушений в области безопасности дорожного движения: вопросы правового регулирования / В.В. Казаченок // Вестник Казанского юридического института МВД России. - 2024. - Т. 15. - № 4 (58). - С. 106 – 112.

9. Кардашова И.Б. Документы стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения / И.Б. Кардашова // Безопасность дорожного движения. - 2024. - № 3. - С. 6 - 9.

10. Майоров В.И. К вопросу об основных направлениях государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения / В.И. Майоров // Современная наука. - 2021. - № 2. - С. 22 – 25.

11. Медведев Е.В. Состояние опьянения как признак транспортных преступлений / Е.В. Медведев // Транспортное право. - 2024. - № 2. - С. 2 - 6.

12. Мелкомукова Е. А. История развития уголовного законодательства России об уголовной ответственности за преступления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Е.А. Мелкомукова // Актуальные исследования. - 2024. - №13 (195). - Ч.II. - С.39-41.

13. Мищенко Е.В. Криминологическая характеристика дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних / Е.В. Мищенко // Российский следователь. - 2022. - № 11. - С. 60 - 63.

14. Новикова Т.Ю., Горбунов И.А. Криминологическая характеристика преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Т. Ю. Новикова, И. А. Горбунов // Инновации. Наука. Образование. – 2021. – № 34. – С. 1866-1872.

15. Палий В.М., Панасов Е.И. Нормативно-правовое регулирование профилактики дорожно-транспортных происшествий / В.М. Палий, Е.И.

Панасов // Вестник Московского университета МВД России. - 2022. - № 4. - С.162 – 165.

16. Собалирова З.Х. Совершенствование механизмов противодействия преступлениям в сфере безопасности дорожного движения / З.Х. Собалирова // Пробелы в российском законодательстве. - 2023. - Т. 16. - №4. - С. 298-302.

17. Чуб Д. Г. Зарубежный опыт применения административных средств повышения безопасности дорожного движения / Д. Г. Чуб // Молодой ученый. - 2024. - № 27 (526). - С. 256-258.

IV. Материалы судебной практики

1. Кассационное определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 26.02.2025 № 88А-3419/2025. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

2. Кассационное определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 29.04.2025 № 88а-11665/2025. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

3. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 04.04.2025 № 16-1477/2025. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

4. Приговор Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан 18.04.2025 по делу № 1-801/2025. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

5. Приговор Азнакаевского городского суда Республики Татарстан от 20.04.2022 по делу № 1-86/2022 - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

6. Решение Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан от 16.06.2022 по делу № 12-1793/2022. - URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 25.05.2025).

V. Электронные ресурсы

1.Официальный сайт Госавтоинспекции. - URL: <https://госавтоинспекция.рф> (дата обращения 25.05.2025).