

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

Выпускная квалификационная работа
(магистерская диссертация)

**на тему «Профилактика преступлений в сфере безопасности дорожного
движения»**

Выполнил:

Халиуллин Артур Альбертович
40.04.01 Юриспруденция,
год набора 2023, учебная группа М31

Научный руководитель:

Жуковская Ирина Викторовна
Профессор кафедры криминологии
и уголовно-исполнительного права
КЮИ МВД России
Доктор экономических наук,
профессор,
майор полиции

Рецензент:

Гарипов Рустем Рамилевич
Начальник УГИБДД
МВД по РТ, полковник полиции

Дата защиты: « ___ » _____ 2026 г. Оценка _____

Казань 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ.....	7
§1. Понятие и виды преступлений, совершаемых в сфере безопасности дорожного движения	7
§2. Состояние, динамика и география дорожной преступности.....	16
ГЛАВА 2. ДЕТЕРМИНАЦИЯ ДОРОЖНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ.....	27
§1. Личностные аспекты преступности в сфере безопасности дорожного движения	27
§2. Основные факторы, детерминирующие преступность в сфере БДД	36
ГЛАВА 3. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ	47
§1. Правовые основы, основные направления и средства предупреждения преступлений на дорогах	47
§2. Совершенствование деятельности субъектов предупреждения преступлений в сфере БДД	56
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	65
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	72

ВВЕДЕНИЕ

В последнее десятилетие в России особое внимание уделяется вопросам снижения травматизма и смертности на дорогах. В период 2018-2024 году реализовывались положения Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2024 годы¹. В результате количество дорожно-транспортных происшествий в стране снизилось на 22,1%, количество погибших – на 24,5%, а раненных – на 23,5².

Сегодня перед органами государственной и муниципальной власти стоит задача снизить данные о смертности на дорогах России в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года. Это декларируется в Едином плане по достижению национальных целей развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года и обеспечивается посредством реализации национальных проектов «Инфраструктура для жизни», «Продолжительная и активная жизнь» и входящих в них федеральных проектов, государственных программ Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности», «Развитие здравоохранения», а также за счет деятельности органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

Вследствие сказанного выше считаем актуальным исследование посвященное анализу состояния и действенности мер профилактики преступности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

¹ Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы: распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р. – ГАРАНТ.РУ: информационно-правовой портал. Доступ из: URL: <https://scienceforum.ru/2018/article/2018002465> (дата обращения: 23.12.2024).

² Хуснуллин: За шесть лет число жертв ДТП в России снизилось почти на четверть. Доступ из: <https://www.tatar-inform.ru/news/xusnullin-za-sest-let-cislo-zertv-dtp-v-rossii-snizilos-pocti-na-cetvert-5981137> (дата обращения: 15.10.2025).

Цель представленной научной работы состоит в изучении и анализе правовых организационных, инфраструктурных мер, личностных и поведенческих факторов, реализуемых в рамках профилактики преступлений в сфере безопасности дорожного движения, направленных на снижение аварийности и смертности на дорогах Российской Федерации.

Достижение поставленной цели привело к решению следующих задач:

- раскрыто понятие и виды преступлений, совершаемых в сфере БДД;
- проанализировано состояние, динамика и география дорожной преступности в Российской Федерации, Поволжском федеральном округе и Республике Татарстан;
- исследованы личностные аспекты преступности в сфере БДД;
- определены основные факторы, детерминирующие преступность в сфере БДД;
- исследованы правовые основы, основные направления и средства предупреждения преступлений на дорогах на федеральном, региональном и местном уровне;
- систематизированы и предложены меры, направленные на совершенствование деятельности субъектов предупреждения преступлений в сфере БДД.

Предметом исследования выступают общественные отношения, складывающиеся в процессе обеспечения безопасности дорожного движения.

Объектом исследования являются нормы уголовного и административного права, направление на обеспечение безопасности на дорогах, а также практика их применения и эмпирические данные, отражающие дорожную ситуацию в России.

Отдельным аспектам анализа рассматриваемых общественных отношений уделяли внимание как отечественные, так и зарубежные ученые.

Уголовную и административную ответственность за противоправные деяние в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

рассматривали Г.Ш. Аюпова¹, Е.А. Писаревская и М.А. Дворжицкая², О.В. Безрукова и Н.М. Матюшин³, Капинус О.С.⁴, М.Г. Решняк⁵ и др.

Состояние, динамика и география дорожной преступности стали предметом исследовательской деятельности Исаева М.М.⁶.

Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В.⁷, Иванькович Д.В.⁸, Кудрявцев В.Н.⁹, Тимоховец В.Д., Легостаева Е.Н., Скорженко А.Д.¹⁰, Битшева А.В., Никифоров Ю.А.¹¹, Филимонова И.В., Светашева С.С.¹²,

¹ Аюпова Г. Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию : дис. канд. юрид. наук. - Екатеринбург, 2018. 225 с.

² Писаревская Е.А и Дворжицкая М.А. Преступность на транспорте: криминологическая характеристика// Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2023. №2. С.163-170.

³ Безрукова О.В., Матюшин Н.М. Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств в России// Наука. Общество. Государство. 2019. Т. 7. № 2 (26). С. 54-60.

⁴ Капинус О.С. Административная преюдиция в уголовном праве: проблемы теории и практики // Журнал российского права. 2019. № 6. С. 78 – 86.

⁵ Решняк М.Г. К вопросу о целесообразности введения в УК РФ состава преступления с административной преюдицией на примере криминализации нарушения Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Современное право. 2020. № 2. С. 69 - 73.

⁶ Исаев М.М. Состояние и тенденции дорожно-транспортной преступности в Российской Федерации в период реализации десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 гг.)// Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 28-32.

⁷ Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 236 с..

⁸ Иванькович Д.В. Факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси// Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 1. С. 131-146.

⁹ Кудрявцев В.Н. Механизм преступного поведения (главы автора Кудрявцев В.Н.). М.: Юр.Норма; Инфра-М, 2016. 58с.

¹⁰ Тимоховец В.Д., Легостаева Е.Н., Скорженко А.Д. Повышение безопасности дорожного движения посредством комплексного воздействия на всех его участников // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2025. Т. 27. № 3. С. 257-269.

¹¹ Битшева А.В., Никифоров Ю.А. Криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств: проблемы, особенности и тенденции// Вестник Казанского юридического института МВД России. 2022. Т. 13, № 1 (47). С. 38-45.

¹² Филимонова И.В., Светашева С.С. Факторы, влияющие на совершение преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств// Гуманитарные научные исследования. 2016. № 5. Доступ из: URL: <https://human.snauka.ru/2016/05/14663> (дата обращения: 02.11.2024).

Гридасова Л.В.¹ уделили внимание раскрытию личностных аспектов преступности в сфере БДД.

Методологическую основу исследования составили совокупность обще- и частнонаучных методов. Применение методологии системного подхода вместе со следующими общенаучными методами: анализ, синтез, исторический, логический и феноменологический позволили раскрыть основных понятий и терминов, использованных в работе, выявить совокупность факторов, детерминирующих преступность в сфере безопасности дорожного движения.

Эмпирические данные, содержащиеся в отчетах о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Российской Федерации по обеспечению БДД и сведения, размещенные на сайте Минтранса России, и судебная статистика также создали основу для выявления детерминант дорожной преступности. В обработке указанной выше информации применялась методология статистического анализа и графического представления данных.

Сравнительно-правовой и формально-юридический методы использованы в рамках исследования развития норм Уголовного кодекса Российской Федерации, в части ответственности за управление автомобилем в состоянии опьянения, а так же в части изучения вопросов предупреждения транспортной преступности.

Структура магистерской работы представлена введением, тремя главами и шестью параграфами, заключением и списком литературы.

¹ Гридасова Л.В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения: Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Омск, 2005. 20 с.; Тонтоев Д.А. Личность водителя как объект криминально-психологического исследования// Материалы конференции «Летняя школа молодых ученых – 2022». Доступ из: URL: file:///C:/Users/%D0%90%D0%BB%D1%8C%D1%84%D0%B8%D1%8F/Downloads/lichnost-voditelya-kak-obekt-kriminalno-psihologicheskogo-issledovaniya.pdf (дата обращения: 02.11.2024).

ГЛАВА 1. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

§1. Понятие и виды преступлений, совершаемых в сфере безопасности дорожного движения

Появление дорог и впоследствии разнообразного транспорта потребовали от общества и государства установления правил (законов) их безопасной эксплуатации, поскольку любой транспорт представляет собой источник повышенной опасности, который может причинить вред (ущерб) жизни и здоровью граждан, их имуществу, а также окружающей среде (например, при разливе горюче-смазочных материалов в результате дорожно-транспортного происшествия).

Современные государства реализуют комплекс мероприятий, направленных на создание безопасных условий для работы транспортной системы стран, значимой частью которого является профилактика дорожных преступлений.

Регулирование любого негативного общественного значимого явления начинается с его изучения, выявления его сущности и видов, структуры, интенсивности, динамики, определения территориального распространения, социальных последствий, латентности т.д.

Административная ответственность за нарушение в области дорожного движения установлена в Главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях «Административные правонарушения в области дорожного движения», и уголовную ответственность – в Главе 27 Уголовного кодекса Российской Федерации «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Указанные выше нормы административного и уголовного права налагают ответственность за деяния, совершенные на дорожном, железнодорожном,

воздушном, морском, внутреннем водном транспорте, и в отношении эксплуатации этого транспорта.

Безопасность движения и эксплуатации транспорта в праве чаще всего рассматривается как состояние защищенности перемещения и использования для перевозки людей и (или) грузов автомобильного, трубопроводного, железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена и иного транспорта, а в случаях, предусмотренных законом – еще и соответствующей транспортной инфраструктуры. Законодатель в ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» дал следующую трактовку безопасности дорожного движения¹ — это «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий² и их последствий». Что касается безопасности эксплуатации транспортных средств³, то, как отмечает Р. Ш. Аюпова, данное понятие предполагает состояние защищенности личности от дорожно-транспортных происшествий и причиняемого ими вреда, находящееся в зависимости от соответствия технического состояния транспортного средства предъявляемым к нему нормативным требованиям⁴.

Под преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта следует понимать общественно опасные деяния, предусмотренные Главой 27 Раздела IX УК РФ, посягающие на состояние защищенности перемещения и использования для перевозки людей и (или) грузов автомобильного, трубопроводного, железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена и иного транспорта, а в случаях, предусмотренных законом – еще и соответствующей транспортной инфраструктуры.

¹ Далее – «БДД».

² Далее – «ДТП».

³ Далее – «ЭТС».

⁴ Аюпова Г. Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию : дис. канд. юрид. наук. - Екатеринбург, 2018. С.122.

Глава 27 «Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта» в Разделе IX УК РФ является предпоследней, хотя транспорт является источником повышенной опасности, а аварии на транспорте посягают и на жизнь и здоровье людей, и на собственность, как частную, так и муниципальную, государственную, что негативно сказывается на экономике государства. Исследуемая глава содержит всего 15 статей (ст.263-271.1 УК), из них две утратили силу (ст. 265 и 269). И лишь 5 статей – ст. 264, 264¹, 264², 264³ и 268 УК РФ – устанавливают уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства. Таким образом, дорожные преступления являются частью противоправных деяний против безопасности движения и эксплуатации транспорта и их можно определить, как общественно опасные деяния, предусмотренные Главой 27 Раздела IX УК РФ, посягающие на состояние защищенности перемещения и использования для перевозки людей и (или) грузов автомобильного транспорта, а также в случаях, предусмотренных законом – соответствующей дорожной инфраструктуры.

В целом расширенный анализ норм Уголовного кодекса Российской Федерации позволяет выделить различные виды противоправных действий, направленных на нарушение законов и правил дорожного движения, а также на создание опасных ситуаций на дорогах. К таким преступлениям так же относятся, например: угон транспортного средства; механическое повреждение или умышленное уничтожение транспортного средства; превышение скорости или другие нарушения правил дорожного движения¹, которые могут привести к авариям и травмам и иные действия, целью которых является нарушение безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Д. В. Иванов, О. Г. Карнаухова, Е. В. Кузбагарова, взяв за основание для классификации значение «транспорта в криминальной деятельности», предлагают анализировать три группы преступных деяний:

¹ Далее – «ПДД».

- преступления, в которых транспорт является предметом преступного посягательства;

- преступления, в которых транспорт является орудием или средством преступного посягательства;

- преступления, местом совершения которых является транспорт¹.

Писаревская Е.А и Дворжицкая М.А. в результате исследований выделяют «преступления, характерные для транспорта и обусловленные его спецификой» и «не обусловленные спецификой транспорта»².

В представленной работе основное внимание будет уделено преступным деяниям, выражающимся в нарушении безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, являющихся предметом, орудием и средством преступного посягательства.

В соответствии с данными Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в ДТП погибают «более 2 человек в минуту и более 3200 человек в день»³. Наиболее высока смертность в результате аварий на дорогах среди лиц в возрасте от 5 до 29 лет. Генеральный директор ВОЗ Т.А. Гебрейесус указал на то, что «массовую гибель людей на наших дорогах можно предотвратить»⁴.

В качестве одной из основных причин высокой смертности и травматичности на дорогах указывают превышение скорости, управление

¹ Уголовно-правовые, криминологические и криминалистические аспекты преступлений, связанных с использованием транспортных средств: монография. С.-Пб: СПбГАСУ, 2020. С. 41.

² Писаревская Е.А и Дворжицкая М.А. Преступность на транспорте: криминологическая характеристика// Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2023. №2. С. 164.

³ Обеспечение безопасности дорожного движения несмотря на заметный прогресс в этой области остается глобальной проблемой, требующей срочного решения. Пресс-релиз. – Официальный сайт «Всемирная организация здравоохранения». Доступ из: URL: <https://www.who.int/ru/news/item/13-12-2024-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue> (дата обращения: 13.12.2024).

⁴ Обеспечение безопасности дорожного движения несмотря на заметный прогресс в этой области остается глобальной проблемой, требующей срочного решения. Пресс-релиз. – Официальный сайт «Всемирная организация здравоохранения». Доступ из: URL: <https://www.who.int/ru/news/item/13-12-2024-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue> (дата обращения: 13.12.2024).

автомобилем после употребления алкогольных напитков и психоактивных веществ¹.

В стратегических документах Российской Федерации в сфере общественной безопасности подчеркивается, что «растет число административных правонарушений, совершаемых в состоянии алкогольного или наркотического опьянения на транспорте и в области дорожного движения»².

По результатам исследования ВОЗ, посвященном безопасности дорожного движения, Россия в числе немногих вошла в число стран, где в период с 2010г. по 2021г. уменьшилась более чем на 50% смертность в результате ДТП³.

В сложившихся условиях представляется необходимым и целесообразным исследование практики реализации статей 264, 264.1, 264.2, 264.3 Уголовного кодекса Российской Федерации⁴.

После введения в действие УК РФ в 1996 г. ст. 264 и примечания к ней претерпели значительные и разнонаправленные изменения. Исторически основу для данной нормы УК РФ составили ст. 211 – 213 Уголовного кодекса РСФСР⁵.

Сравнительный анализ норм УК РФ и Уголовного кодекса РСФСР показывает, что уголовная ответственность за рассматриваемое преступное деяние в период с 1960-1996гг. была более строгой, чем в настоящее время

¹ Дорожно-транспортные травмы. - Официальный сайт «Всемирная организация здравоохранения». Доступ из: URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (дата обращения: 13.12.2024).

² Концепция общественной безопасности в Российской Федерации: утв. Президентом РФ 14.11.2013 N Пр-2685. - Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_154602/ (дата обращения: 07.12.2024).

³ Обеспечение безопасности дорожного движения несмотря на заметный прогресс в этой области остается глобальной проблемой, требующей срочного решения. Официальный сайт «Всемирной организации здравоохранения». Доступ из: URL: <https://www.who.int/ru/news/item/13-12-2024-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue> (дата обращения: 13.12.2024).

⁴ Далее – УК РФ.

⁵ Уголовный кодекс РСФСР: Закона РСФСР от 27.10.1960 (ред. 30.07.1996). Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2950 (дата обращения: 13.12.2024) - утратил силу.

(таблица 1). В то же время действующий уголовный закон рассматривает совершение исследуемого преступления в «состоянии опьянения» и «с оставлением места его совершения» как дополнительные квалифицирующие признаки, усиливающие меру ответственности и наказания.

Таблица 1.

Максимальные сроки лишения свободы за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств УК РФ и Уголовный кодекс РСФСР¹

Квалифицирующий признак	Ст. 264 УК РФ (ред. от 21.04.2025)	Ст. 211 Уголовного кодекса РСФСР (ред. 30.07.1996)
Причинение тяжкого телесного повреждения	До 2 лет	До 10 лет
Гибель (смерть) пострадавшего лица	До 5 лет	До 10 лет
Гибель (смерть) нескольких лиц	До 7 лет	До 15 лет
Совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения	До 15 лет	Отсутствует

Следует также отметить, что до 1996 г. в Уголовном кодексе РСФСР была установлена ответственность в отношении лиц, нарушивших правила безопасности движения с причинением потерпевшему менее тяжкого телесного повреждения. На данный момент этот квалифицирующий признак декриминализован и соответствующее правонарушение подлежит административной ответственности.

С момента введение в действие статьи 264 УК РФ прошло более 25 лет и её содержание значительно изменилось. После введение в действие УК РФ и вплоть до 2011 г. преобладала тенденция смягчения уголовной ответственности лиц, виновных в нарушении правил дорожного движения². С 2015 г. направленность новелл в отношении лиц, нарушивших ПДД, в

¹ Безрукова О.В., Матюшин Н.М. Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств в России// Наука. Общество. Государство. 2019. Т. 7. № 2 (26). С. 54-60.

² Далее – «ПДД».

уголовном законе меняется на противоположную. Поскольку за 2010-2014 годы число осужденных по ст. 264 УК достигло 67,7 тыс., а мера наказания в виде лишения свободы была назначена в отношении 21 тыс. водителей.¹

Продолжение тенденции по ужесточению уголовной ответственности в отношении нарушителей правил дорожного движения проявилось и в введении в действие в 2015 г. статьи 264.1 УК РФ. В этой новелле законодатель установил уголовное наказание за повторное совершение противоправного деяния в отношении лиц, уже совершивших административный проступок, предусмотренный ст. 12.8 и 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Впоследствии статья 264.1 УК РФ стала часто применяться на практике, и в 2015 году было по ней привлечено к уголовной ответственности 19 170 чел., а в 2018 году - уже 68 093 чел.² В 2022 году это наказание было применено в отношении 26 695 чел.³. Это преступление в судебной статистике встречается чаще, чем иные дорожно-транспортные преступления.

Введение ст. 264.1 УК РФ вызвало неоднозначную реакцию среди правоведов. Некоторые выступили с критикой, указывая на недопустимость введения уголовно-правовой нормы с административной преюдицией.

Так, О.С. Капинус поддержал позицию законодателей в отношении рассматриваемой новеллы, указав на то, что «криминализованы только действия, совершенные лицом, по отношению к которому административно-правовые меры оказались недостаточно эффективными»⁴.

¹ В России лишением свободы заканчивается каждое третье уголовное дело о ДТП. - Доступ из: URL: <https://tass.ru/obschestvo/9069397> (дата обращения: 21.11.2024).

² Судебный департамент при Верховном Суде РФ. - Доступ из: URL: <http://www.cdep.ru/> (дата обращения: 28.11.2024).

³ Суддеп опубликовал статистику судимости в России. - Доступ из: URL: <https://pravo.ru/news/243360/> (дата обращения: 28.11.2024).

⁴ Капинус О.С. Административная преюдиция в уголовном праве: проблемы теории и практики // Журнал российского права. 2019. № 6. С.82.

В исследованиях М.Г. Решняка подчеркивается, что «законодатель не в полной мере учел разработанные в доктрине уголовного права и в криминологии критерии (принципы) криминализации деяния»¹.

По рассматриваемой проблематике Конституционный Суд РФ в постановлении от 10.02.2017 № 2-П подчеркнул, что «отнесение повторности (неоднократности) административных правонарушений к обстоятельствам, отягчающим административную ответственность за их совершение, к признакам квалифицированных составов административных правонарушений, а при необходимости - и к основаниям криминализации соответствующих деяний не лишено разумной целесообразности»².

На наш взгляд, законодатель провел «точечную» корректировку неправомерного поведения граждан, повторно совершивших нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Статья 264.1 УК РФ не единственная в уголовном законодательстве с административной преюдицией, например, подобный механизм предусмотрен также в статьях 116.1, 157, 158.1, 171.4, 215.4, 212.1, 284.1, 314.1 УК РФ. В 2021 году в УК РФ была введена статья 264.2, устанавливающая ответственность за «нарушение правил дорожного движения, предусмотренное частью 4 или 5 статьи 12.9 либо частью 4 статьи 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных частью 7 статьи 12.9 и частью 5 статьи 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». Основной мерой ответственности определен штраф (в размере от 200 000 до 300 000 руб.) или заработная плата

¹ Решняк М.Г. К вопросу о целесообразности введения в УК РФ состава преступления с административной преюдицией на примере криминализации нарушения Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Современное право. 2020. № 2. С.71.

² По делу о проверке конституционности положений статьи 212.1 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина И.И. Дадина: постановление Конституционного Суда РФ от 10.02.2017 № 2-П. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_212659/(дата обращения: 28.11.2024).

преступника (за период от 1 года до 3 лет). 2022 год ознаменовался появлением статьи 264.3 в УК РФ. В ней сохраняется логика уголовного наказания статьи 264.2 в виде штрафа (в размере от 150 000 до 300 000 руб.) или заработной платы преступника (за период от 1 года до 2 лет).

Особенностью субъективной стороны деяний, предусмотренных статьями 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ, является их умышленный характер, в отличие от неосторожного характера – в рамках статьи 264 УК РФ. Субъективная сторона же статьи 268 УК РФ может характеризоваться как умыслом, так и неосторожностью, в зависимости от конкретных обстоятельств содеянного.

Несмотря на ужесточение наказания в отношении лиц, неоднократно управлявших автомобилем в состоянии опьянения или отказавшихся пройти освидетельствование, в 2022 г. происходит рост административных проступков, совершенных нетрезвыми водителями (ст. 12.8 и 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях¹).

В связи с вышесказанным считаем необходимым ввести в содержание ст. 12.8 и 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и ст. 264 и 264¹ УК РФ меры ответственности в виде конфискации транспортного средства. Во-первых, из оборота изымается само орудие правонарушения, во-вторых, правонарушитель испытывает неблагоприятные последствия в виде лишения средства передвижения и ограничения прав собственника дорогостоящего имущества.

Таким образом, активная позиция законодателей по реформированию уголовного законодательства, направленная на ужесточение ответственности в отношении нетрезвых водителей, ведёт к снижению смертности на дорогах

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 07.06.2025). Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/aa69183ecd988ed365aa7b0e5fffb687dc479b71/ (дата обращения: 11.06.2025).

России и формирует правомерное и безопасное поведение водителей транспортных средств.

§2. Состояние, динамика и география дорожной преступности

Дорожная преступность, как всякое явление объективного мира, обладает количественной и качественной характеристикой. Она характеризуется тремя основными показателями: состоянием или уровнем, структурой и динамикой.

С философских позиций «состояние» категория, диалектически связанная с категорией «изменение». В процессе познания понятие «состояние» отражает объект исследования в определенный момент времени и служит средством разрешения противоречивости изменения. Фиксация изменения невозможна без данных о состоянии объекта. Динамика «снимает» момент стабильности в состоянии объекта. Состояние и изменение диалектически связаны друг с другом.

Структурирование объекта исследования с опорой на анализ, как метод познания, позволяет выделить составные части, порой более простые и элементарные. Это позволяет исследователю глубже проникнуть в сущность изучаемого объекта, изучить его отдельные составляющие (стороны), используя различные основания для классификации.

Выделение связей и состояний позволяет определять направление динамики и качественное содержание объекта исследования.

Главный информационно-аналитический центр МВД России¹ ведет систематический статистический учет и анализ преступности в России. На основании данных ГИАЦ МВД России была проведена вторичная сводка и группировка информации о преступлениях, совершенных в общественных

¹ Далее – ГИАЦ МВД России.

местах и на улицах, а также на дорогах, трассах вне населенных пунктов в период с 2020 г. по апрель 2025г.

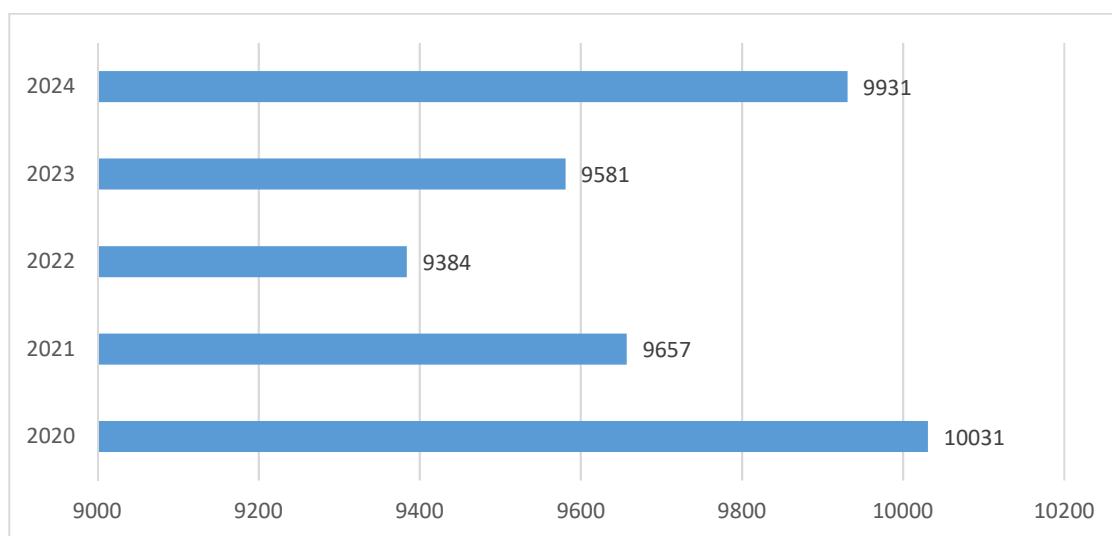


Рис. 1. Нарушение ПДД и ЭТС (ст. 264 УК РФ) в России (2020-2024 гг.)

На рис.1 представлены данные об абсолютных показателях, отражающих количество зарегистрированных дорожных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, в период с 2020 по 2024 гг. На рассматриваемой диаграмме видно, что если до 2022 г. количество анализируемых противоправных деяний снижалось, то в 2023 г. и 2024 г. происходит их рост.

Иная тенденция наблюдается при исследовании данных о рассмотренных уголовных делах, представленных на сайте «Судебная статистика РФ» (таблица 2). Так в судах Российской Федерации в период с 2018 по 2024 гг. формируется тренд на снижение количества дел, рассмотренных о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, за исключением 2021 г., когда произошел их рост. Так в 2018 г. судьи уделили внимание 100100 делам, а в 2024 уже только – 60608.

Таблица 2.

Количество дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, рассмотренных судами Российской Федерации в период с 2018 по 2024 гг.¹

Период (год)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Рассмотрено судами дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта	100100	84206	77604	77845	75048	68521	60608
Темп прироста (в %)		-15,88	-7,84	0,3106	-3,593	-8,697	-11,55

«Снижение общего количества зарегистрированных преступлений против БДД наблюдается, начиная с 2017 года»² отмечал Исаев М.М. в 2021 году.

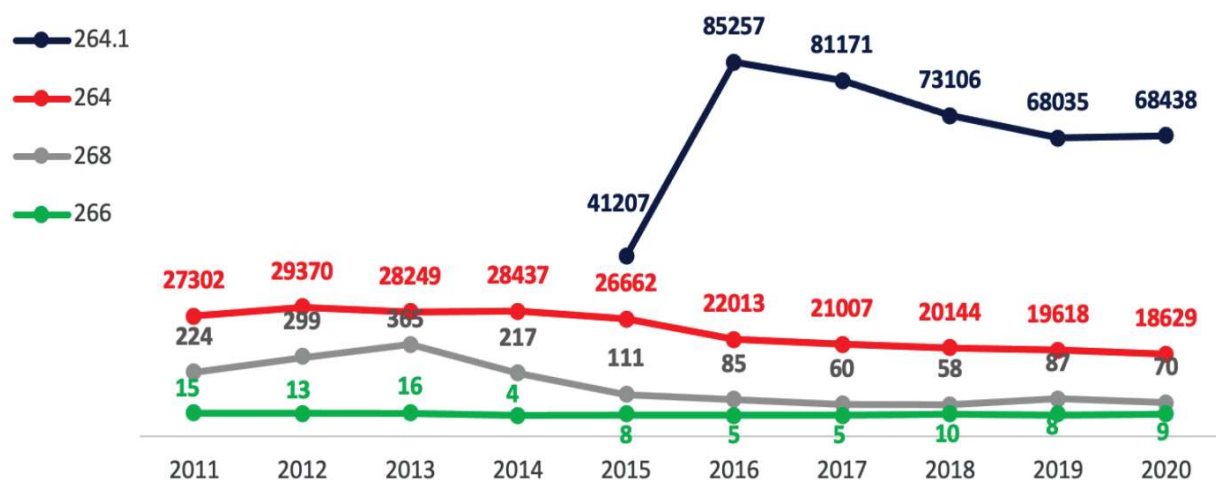


Рис. 2. Динамика количества зарегистрированных преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения по Российской Федерации с 2011 по 2020 гг.³

¹ Составлено на основании данных электронного ресурса «Судебная статистика РФ». – Доступ из: URL: <https://stat.xn---7sbqk8achja.xn--p1ai/stats/ug/t/11/s/1> (дата обращения: 12.10.2025).

² Исаев М.М. Состояние и тенденции дорожно-транспортной преступности в Российской Федерации в период реализации десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 гг.)// Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 29.

³ Там же.

Выше нами были проанализированы в основном абсолютные показатели, отражающие, как общее число зарегистрированных преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения (рис. 2), так и частный случай в соответствии с диспозицией ст. 264 УК РФ (рис. 1). Исследование относительных показателей, например, прирост зарегистрированных преступлений по рассматриваемой статье (рис. 3), позволяет детальнее изучить существующие тенденции.

С 2020 года замедляется темп снижения прироста числа зарегистрированных преступных деяний в рамках рассматриваемой статьи, так в 2020 году составил -4,6%, в 2021 году замедлился до -3,7% и до -2,8% в 2022 году (рис.3).

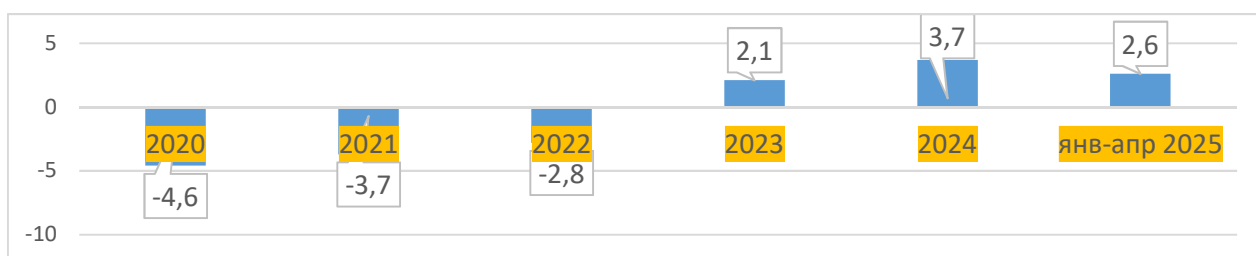
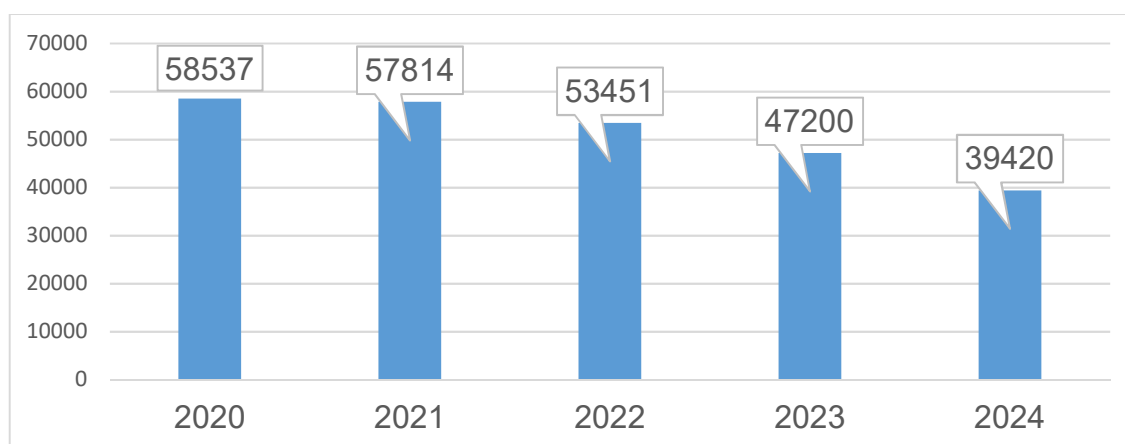


Рис. 3. Прирост (снижение) числа зарегистрированных преступлений ст. 264 УК РФ (2020-2024 гг., в %)¹

Однако данные, представленные на рис.4, показывают, что с 2023 года начинается рост числа преступлений, подпадающих под действие ст. 264 УК РФ и данная тенденция сохраняется и сегодня.



¹ Составлено на основании данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Российской Федерации по обеспечению БДД.

Рис. 4. Нарушение ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость по Российской Федерации (ст.264.1, 264.2, 264.3 УК РФ) 2020-2024 гг.¹

В отношении лиц, совершивших нарушение ПДД и подвергнутых ранее административному наказанию или имеющих судимость с 2017 года сохраняется тенденция к снижению числа указанных преступлений. Если на пике, в 2017 году их было зарегистрировано 85257 (см. рис. 2), то за 2024 год – 39420 (см. рис. 4).

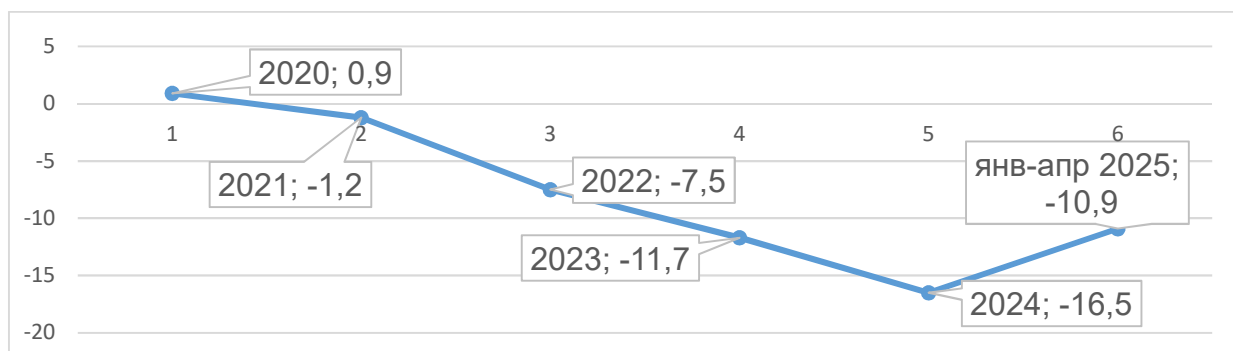


Рис. 5. Прирост нарушений ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость по Российской Федерации (ст.264.1, 264.2, 264.3 УК РФ) 2020-2024 гг. (в %)²

Данные, отраженные на рис.5 демонстрируют рост темпа снижения количества нарушений ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст.264.1, 264.2, 264.3) в период с 2020 по 2024 гг.

Таким образом, снижение числа зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ показывает действенность выбранного законодателем правового механизма и мер ответственности, налагаемых на виновного в его совершении, в целом по Российской Федерации. При этом следует отметить, что в 2021 году была введена ст. 264.2 УК РФ, а в 2024 году – ст. 264.3 УК РФ и эти новеллы не повлияли на рассматриваемую динамику.

¹ Составлено на основании данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Российской Федерации по обеспечению БДД.

² Составлено на основании данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Российской Федерации по обеспечению БДД.

Распределение дорожной преступности по субъектам Российской Федерации позволяет выявить территориальные особенности в уровне, структуре и динамике рассматриваемого вида противоправного деяния. В этой части исследования необходимо учитывать социально-экономические, культурные и другие факторы, влияющие на криминологическую ситуацию в регионе. Предлагаем провести сравнительный анализ показателей по Российской Федерации, Поволжскому федеральному округу¹ и Республике Татарстан, рассчитанные на основе данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения в январе–сентябре (девять месяцев) 2024 и 2025 гг.

Характеризуя протяженность автомобильных дорог общего пользования в Республике Татарстан, следует отметить что она составляет 40,5 тыс. км (в России – более 4400 тыс. км; в ПФО – более 360 тыс. км)², из них: федерального значения – 1,4 тыс. км (в нормативном состоянии 76%); регионального значения – 13,8 тыс. км (в нормативном состоянии 51%); местного значения – 25,3 тыс. км³.

По итогам 9 месяцев 2025 года на территории Российской Федерации зарегистрировано 94 868 ДТП, в которых погибли 10 084 человека и 117 719 получили ранения. По сравнению с соответствующим периодом 2024г. отмечено снижение основных показателей аварийности: количество ДТП на 2 312 (-2,4%), число погибших на 354 (-3,4%) и раненых на 3 655 (-3,0%).

В этот же период времени на территории ПФО зарегистрировано 20 186 ДТП, в которых погибли 2 164 человека и 25 407 получили ранения. Относительные показатели (по сравнению с аналогичным периодом 2024 года)

¹ Далее – «ПФО».

² На основании данных, размещенных на сайте Минтранса России. – Доступ из: URL: <https://mintrans.gov.ru> (дата обращения: 22.08.2025).

³ Составлено на основании данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Республики Татарстан по обеспечению БДД.

демонстрируют рост количества ДТП на 100 (0,5%) и числа погибших на 111 человек (5,4%), при этом число раненых сократилось на 93 (-0,4%).

В январе-сентябре 2025 года на территории Республики Татарстан зарегистрировано 2 355 ДТП. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года¹ на дорогах региона произошел рост числа погибших на 18 (+8,1%), при этом общее количество ДТП сократилось на 8 (-0,3) и число раненых на 48 (-1,7%).

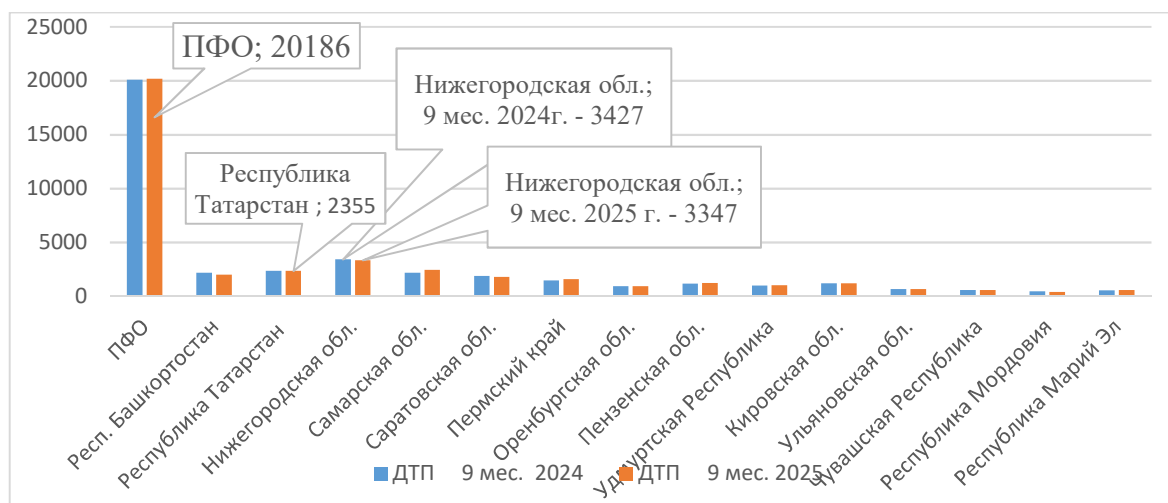


Рис. 6. Аварийность в Приволжском федеральном округе и его субъектах в янв.-сент. 2024 г. и 2025 г.²

В ПФО самый высокий уровень аварийности среди всех регионов наблюдается в Нижегородской области, хотя и намечена тенденция к её снижению на 2 процента (9 мес. 2024 г. – 3427 ДТП, 9 мес. 2025 г. – 3347 ДТП).

Следовательно, на основании исследования основных показателей аварийности (общее количество ДТП, численность погибших и раненных) мы видим положительную динамику в целом по России (все показатели снижаются) и Республике Татарстан (снижаются 2 из 3 рассматриваемых параметра) и менее позитивная дорожная ситуация в целом в ПФО.

¹ Далее – «АППГ».

² Составлено на основании данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Республики Татарстан по обеспечению БДД.

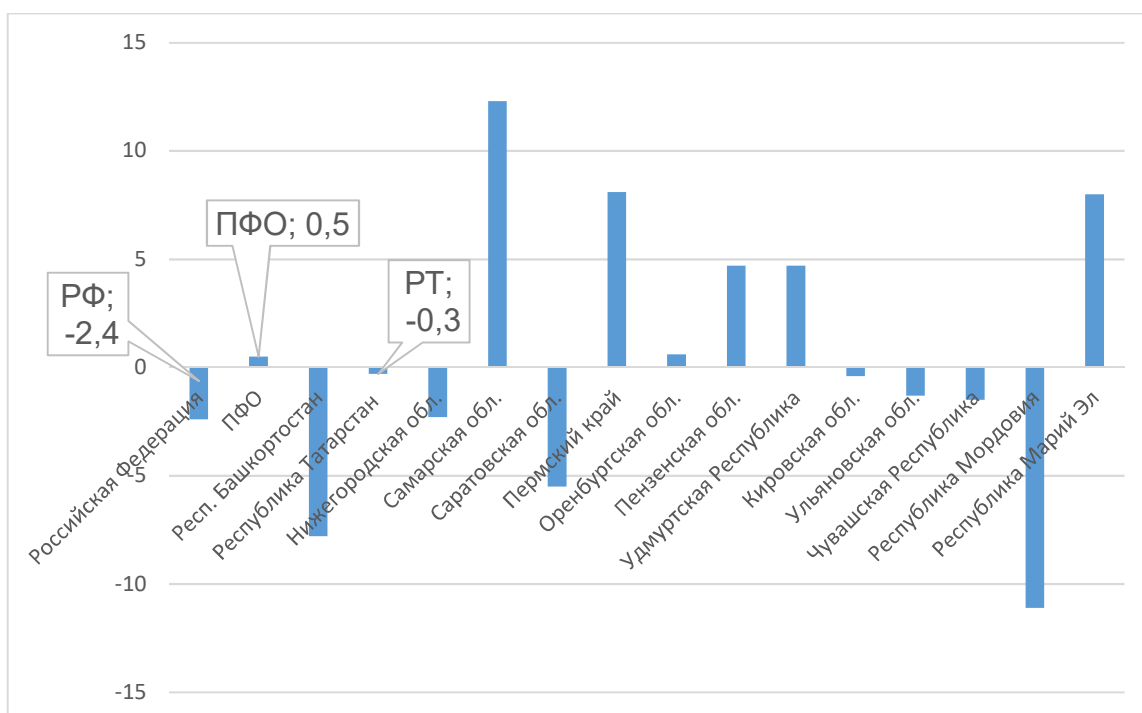


Рис. 7. Темп роста (снижения) аварийность в Приволжском федеральном округе и его субъектах в январе-сентябре 2025г. (\pm к АППГ, %)¹

На рис.7 наглядно представлено, что из 14 регионов, входящих в ПФО в более чем половине (8) снижается аварийность, в том числе более чем на 5 процентов в Республике Башкортостан и Саратовской области.

Анализ аварийности по местам совершения ДТП - это ключевой инструмент для выявления участков концентрации ДТП, где за короткий период происходит много аварий. Эти данные необходимы для разработки и реализации мер по повышению БДД (например, улучшение дорожной инфраструктуры, изменение режимов движения и усиление контроля ГИБДД). Исследование аварийности по местам совершения ДТП позволяет также оценить эффективность принимаемых решений и снизить общие показатели аварийности. Проанализируем аварийность по Республике Татарстан по местам совершения (федеральные, региональные и местные автодороги).

На федеральных автодорогах общего пользования² (включая участки, проходящие через территорию населенных пунктов)

¹ Составлено на основании данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Республики Татарстан по обеспечению БДД.

² Далее - «ФАД».

зарегистрировано 338 ДТП. По сравнению с 9 месяцами 2024 года отмечен рост числа погибших на 8 (8,9%), при этом сократилось количество ДТП на 7 (-2,0%) и раненых на 18 (-3,9%).

Таблица 3.

Виды ДТП на федеральных, региональных и местных автодорогах общего пользования за 9 мес. 2024 и 2024гг. по Республике Татарстан¹

Виды ДТП	ФАД		РАД		МАД	
	ДТП 9 мес. 2024 г.	ДТП 9 мес. 2025 г.	ДТП 9 мес. 2024 г.	ДТП 9 мес. 2025 г.	ДТП 9 мес. 2024 г.	ДТП 9 мес. 2025 г.
Всего	345	338	399	376	1619	1641
<i>из них</i>						
Столкновение	216	194	209	182	680	637
Наезд на пешехода	25	17	125	128	564	557
Наезд на стоящее ТС	35	25	19	24	97	113
Наезд на препятствие	22	24	12	12	30	43
Съезд с дороги	30	62	7	9	73	103
Наезд на животное	6	5	9	7	67	63
Наезд на велосипедиста	4	1	7	6	25	23
Опрокидывание	6	8	6	7	7	9
Иной вид ДТП	1	2	5	1	76	93

На региональных и межмуниципальных дорогах² зарегистрировано 376 ДТП. Сопоставление с АППГ показывает рост числа погибших на 9 (+11,3%), при этом сократилось количество ДТП на 23 (-5,8%) и раненых на 72 (-13,1%).

На дорогах местного значения зарегистрировано 1 641 ДТП, в которых по сравнению с 9 месяцами 2024 года отмечен рост основных показателей аварийности: количество ДТП на 22 (+1,4%), число погибших на 1 (+2,0%) и раненых на 42 (+2,2%).

¹ Составлено на основании данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Республики Татарстан по обеспечению БДД.

² Далее – «РАД».

Таким образом, в Республике Татарстан больше всего ДТП происходит на дорогах местного значения, а наиболее частыми являются ДТП в виде столкновения автомобилей и наезда на пешехода.

Отдельный анализ аварийности на территории городов и населенных республики продемонстрировал, что было зарегистрировано всего 1 913 ДТП (погибли 102 человека и 2 270 получили ранения). Произошел рост числа погибших на 28 человек (+37,8%), при этом сократилось количество ДТП на 17 (-0,9%) и раненых на 38 (-1,6%).

Вне городов и населенных пунктов зарегистрировано 442 ДТП, в которых погибли 137 человек и 575 получили ранения.

Следовательно, при более чем в 4 раза большей численности ДТП в городах и населенных пунктах, смертность выше на дорогах вне их. Вред здоровью граждан в виде ранения почти в 4 раза чаще причиняется в результате аварий на дорогах, в местах проживания граждан.

Рассмотрим более подробно динамику отдельных показателей аварийности в Республике Татарстан, например: с участием водителей с признаками опьянения (таблица 4).

Таблица 4.

Динамика отдельных показателей аварийности в Республике Татарстан за 9 мес. 2024 и 2024гг.¹

	9 мес. 2024 г.			9 мес. 2025 г.			+/- к АППГ в %		
	ДТ П	пог	ран	ДТП	пог	ран	ДТП	пог	ран
		236 3	221	289 3	2355	239	2845	-0,3	8,1
С участием водителей с признаками опьянения	179	41	223	168	31	215	-6,1	-24,4	-3,6
<i>из них по вине</i>									
По вине лиц, лишенных права управления	15	3	22	17	3	17	13,3	0,0	-22,7
С участием лиц, не имеющих права управления	148	23	180	191	14	232	29,1	-39,1	28,9

¹ Составлено на основании данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Республики Татарстан по обеспечению БДД.

	9 мес. 2024 г.			9 мес. 2025 г.			+/- к АППГ в %		
	ДТ П	пог	ран	ДТП	пог	ран	ДТП	пог	ран
	236 3	221	289 3	2355	239	2845	-0,3	8,1	-1,7
Из-за выезда на полосу встречного движения	212	82	355	164	67	257	-22,6	-18,3	-27,6

Из-за нарушения ПДД нетрезвыми лицами, лишенными права управления транспортным средством¹ зарегистрировано 17 ДТП, в которых 3 человека погибли и 17 получили ранения.

Сотрудниками Госавтоинспекции по Республике Татарстан пресечен 951 (-4,8% по сравнению с АППГ) факт управления ТС лицами в состоянии опьянения, не имеющих соответствующего права.

С участием лиц с признаками опьянения, не имеющих права управления ТС, зарегистрировано 191 ДТП на территории республики. К сожалению, отмечается рост количества данного вида ДТП на 29,1%, а также раненых в подобных происшествиях на 28,9%.

Таким образом, в Республике Татарстан за 9 месяцев 2025 года наблюдается рост числа ДТП, совершенных лицами с признаками опьянения, в частности, либо по вине, лишенных права управления ТС, либо не имеющих права управления им, но при общем снижении числа аварий на дорогах по вине водителей с признаками опьянения (см. Таблица 4).

¹ Далее – «ТС».

ГЛАВА 2. ДЕТЕРМИНАЦИЯ ДОРОЖНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

§1. Личностные аспекты преступности в сфере безопасности дорожного движения

В уголовно-правовой науке исследование преступного деяния предполагает анализ четырех его элементов состава (субъект, субъективная сторона, объект, объективная сторона), описывающих общественно опасное деяние как преступление. Совокупность этих элементов создают основу для привлечения виновного лица к уголовной ответственности.

Поскольку исследование детерминации дорожной преступности это криминологическое и социально-правовое изучение причин и условий (детерминант), лежащих в основе дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними преступлений, с целью выявления закономерностей, разработки эффективных мер по их предупреждению и снижению тяжести последствий¹, считаем необходимым реализовать методологию системного подхода в рамках данной главы. Как подчеркивает Иванькович Д.В. «именно системный подход к рассмотрению данных явлений позволит отразить не только уровень корреляции последних, но и установить отдельные аналогичные факторы, детерминирующие их совершение»².

В рамках предложенного научного подхода изучаемое явление (процесс) рассматривается как системы, обладающие сложной организацией и демонстрирующие «качественное многообразие связующих их элементов»³.

¹ Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 9.

² Иванькович Д.В. Факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси// Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 1. С. 133.

³ Фролова Т. Н., Шашурина Г. В. Системный подход и его роль в научном исследовании// Психология и педагогика служебной деятельности. 2023. № 1. С. 159.

С позиции Кудрявцева В.Н.¹ и некоторых криминологов исследование механизма преступного поведения предполагает анализ различных факторов объективного (внешнего) и субъективного (личностного) характера, детерминирующих решение лица совершить преступление, направляющих и контролирующих его исполнение.

Некоторые ученые, например, Белокобыльский Н.Н. и Чучаев А.И., подчеркивая зачастую неосторожный характер транспортного преступления, выделяют такие его составляющие как «техническая система, информационное обеспечение, ситуация и управляющий субъект»², что упрощенно можно представить, как схему «автомобиль – информация - дорога водитель».

Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. предлагают рассматривать следующую цепочку элементов механизма ДТП «человек - автотранспорт - дорога - среда»³, эта концепция сегодня реализована в системах ВАДС («водитель - автомобиль - дорога - среда»)⁴ и ЧАДС («человек - автомобиль - дорога - среда»)⁵.

На наш взгляд, элементы механизма ДТП наиболее полно и комплексно раскрываются при исследовании системы «человек – автомобиль – дорога – среда», так как параметр «человек» включает в себя изучение личностных аспектов как субъектов – участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов), а также иных лиц.

¹ Кудрявцев В.Н. Механизм преступного поведения (главы автора Кудрявцев В.Н.). М.: Юр.Норма; Инфра-М, 2016. 58с.

² Белокобыльский Н. Н., Чучаев А. И. Механизм транспортного преступления. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1991. – С. 17.

³ Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2024. С. 25.

⁴ Алексеева О.В. Эффективность системы ВАДС. - Екатеринбург: УГЛТУ, 2023. 9 с. – Доступ из: URL: https://elar.usfeu.ru/bitstream/123456789/12062/3/M_Tr_2306.pdf (дата обращения: 15.12.2024).

⁵ Тимоховец В.Д., Легостаева Е.Н., Скорженко А.Д. Повышение безопасности дорожного движения посредством комплексного воздействия на всех его участников // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2025. Т. 27. № 3. С. 259.

В исследуемой системе «человек – автомобиль – дорога – среда» именно «человек» является центральным звеном анализа, поскольку его личностные характеристики, мотивация, профессиональные навыки (например, для водителей), поведенческие реакции, физическое состояние определяют безопасность движения транспорта. На территории нашей страны более 85 процентов ДТП совершается водителями в связи с нарушением ими ПДД, а также именно в подобных авариях погибает более 80 процентов от общего числа умерших на дорогах и более 90 процентов лиц, получивших вред здоровью различной тяжести¹.

Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. считают важным «в целом обращать внимание на человеческий фактор, изучать сведения не только о водителях, но и обо всех людях, причем не только участвовавших в ДТП, но и имеющих к нему какое-либо отношение»². Поэтому предлагаем проанализировать этот аспект в сфере БДД следующих категорий: водитель; пассажир; пешеход (включая велосипедистов и пользователей средств индивидуальной мобильности³); иные участники дорожных преступлений и иные лица чье действие (бездействие) могло повлиять на дорожную ситуацию (органы государственной и муниципальной власти и их должностные лица, хозяйствующие субъекты и их должностные лица, физические лица).

Реперной точкой в исследовании человеческого фактора дорожной преступности становится фиксирование не только конкретного противоправного действия (бездействия) субъекта, но и иных обстоятельств (например, причина совершения проступка и сам его вид, почему в это время и в конкретном месте).

¹ Битшева А.В., Никифоров Ю.А. Криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств: проблемы, особенности и тенденции// Вестник Казанского юридического института МВД России. 2022. Т. 13, № 1 (47). С. 39.

² Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 27.

³ Далее – «СИМ».

Практически все исследователи механизма дорожного преступления считают необходимым и целесообразным выявить различные характеристики и параметры, определяющие водителя автомобиля или иного механического средства.

Чебуренков А.А., Чикин В.З.¹ выделяют и раскрывают следующие группы свойств (качеств) водителя: психофизиологические; социальные; профессиональные. В исследовании указанных авторов в первую группу включаются такие физиологические свойства человека как здоровье, возраст, состояние и особенности органов чувств (зрения, слуха, сенсорной координации), а к психическим относятся особенности внимания, эмоциональная уравновешенность и др.). Однако, возраст является комплексной и психофизической, и социальной характеристикой как водителя, так и пешехода, и пассажира. Он указывает на возможные особенности в поведении и мотивации человека, физических и морально-психологических особенностях. Например, рассмотрим молодежь - лица в возрасте от 18 до 35 лет. Битшева А.В., Никифоров Ю.А. раскрывают такие личностные характеристики этой группы водителей как «корыстолюбие, лихачество, разгульный и чрезмерно праздный образ жизни, правовой нигилизм, пренебрежение моральными нормами, вседозволенность»². Информацию о возрасте водителя сопоставляют со сведениями о профессиональной подготовленности и стаже управления автомобилем в целом и соответствующей категории в частности.

Писаревская Е.А и Дворжицкая М.А. в результате анализа данных учета ДТП указывают на то, что около 50 % погибших в них - водители ТС, а 25 % -

¹ Чебуренков А.А., Чикин В.З. Механизм дорожно-транспортного преступления и его уголовно-правовое значение // Огарёв-Online. - 2023. - №1 (186). Доступ из: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mehanizm-dorozhno-transportnogo-prestupleniya-i-ego-ugolovno-pravovoe-znachenie> (дата обращения: 28.12.2024).

² Битшева А.В., Никифоров Ю.А. Криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств: проблемы, особенности и тенденции // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2022. Т. 13, № 1 (47). С. 42.

пассажиры и пешеходы. Также отмечено, что «мужчины становятся жертвами аварий в три раза чаще женщин»¹. Водители-мужчины более раскованы за рулем ТС, допускают агрессивную манеру вождения, чаще грубо нарушают ПДД, именно они виновны в 9 из 10 смертей, которые происходят в результате ДТП².

В то же время к социальным параметрам могут быть отнесены дисциплинированность, критичность к себе и к окружающим, подверженность внушению, устойчивость к конфликтным воздействиям и т.п.

В качестве психологических особенностей личности характеризующих виновников ДТП Филимонова И.В., Светашева С.С. указывают «авторитарность, жестокость, эгоизм, эгоцентризм, излишняя самоуверенность, запелляционность, беззаботность, нечестность, ненадежность, легкомысленность, безответственность, склонность к риску, эмоциональная холодность, ...»³.

«Участие водителя может быть, как непосредственным, так и опосредованным»⁴ подчеркивают Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Отмечается, что непосредственное участие водителя в ДТП не всегда предполагает совершение им противоправного деяния. Также указанные авторы предлагают проводить анализ информации о допущенных им правонарушениях, выделяя среди них непосредственные и сопутствующие (повлиявшие на данное ДТП (косвенные) и не повлиявшие, которые больше характеризуют водителя). Например, управление ТС в состоянии опьянения

¹ Писаревская Е.А и Дворжицкая М.А. Преступность на транспорте: криминологическая характеристика// Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2023. №2. С.169.

² Там же.

³ Филимонова И.В., Светашева С.С. Факторы, влияющие на совершение преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств// Гуманитарные научные исследования. - 2016. - № 5. – Доступ из: URL: <https://human.snauka.ru/2016/05/14663> (дата обращения: 02.11.2024).

⁴ Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 28.

или без права управления (отсутствие необходимых навыков) рассматриваются как повлиявшие на данное ДТП (косвенные).

Как уже было показано выше именно нетрезвые водители зачастую являются причиной ДТП с наиболее тяжкими последствиями. Время реакции трезвого водителя варьируется от 0,4 до 1,6 секунды и зависит от особенностей человека, стажа вождения, сложности дорожной обстановки и др. За это время водитель - воспринимает ситуацию, понимает опасность, дает оценку сложившейся ситуации, принимает решение, совершает действие или бездействие. Среднее время реакции составляет 1 секунда. Употребление алкогольных напитков увеличивает время, необходимое для передачи сигнала мозгу, примерно в 2-3 раза¹. На увеличение времени реакции могут оказывать влияние и иные факторы: усталость, болезнь, принятие каких-либо лекарственных средств, погодные условия.

Рассматривая преступные деяние водителя необходимо определить их причину. В качестве таковой выделяют: склонность к противоправным действиям, заведомая уверенность в безнаказанности, самонадеянный расчет на предотвращение общественно опасных последствий. Этот расчет водителя основывается на вере в собственные навыки вождения, качественную дорожную инфраструктуру, быструю и квалифицированную реакцию, знания и понимании технических возможности автомобиля, однако, эти факторы не позволяют предотвратить ДТП в действительности.

Битшева А.В., Никифоров Ю.А. в своем исследовании обращают внимание на мотивы совершения транспортных преступлений, связанные с производственными процессами, связанные с корыстными побуждениями, связанные с личностными характеристиками субъекта преступления².

¹ Как алкоголь влияет на скорость реакции за рулём? Доступ из: URL: <https://folkmanlaw.com/2025/05/how-does-alcohol-affect-reaction-times-while-driving/#:~:text=Alcohol%20affects%20reaction%20time%20by,the%20risk%20of%20a%20crash> (дата обращения: 12.09.2025).

² Битшева А.В., Никифоров Ю.А. Криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств: проблемы, особенности и тенденции // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2022. Т. 13, № 1 (47). С. 42.

Данные о гражданстве, регионе регистрации и регионе, откуда водитель прибыл, а также месте жительства формируют понимание его ментальных особенностях, типе темперамента, влияющих как скорость реакции на дорожную ситуацию, так и на уверенность управления ТС. Например, жители равнинной центральной части России могут быть не вполне адаптированы к горным дорогам Северного Кавказа.

Следовательно, важно сопоставить информацию о месте выдачи водительских прав, месте проживания гражданина и особенностях рельефа участка дороги, на котором произошло ДТП. Например, сельские жители некомфортно себя чувствуют на дорогах крупных городов, что вызывает повышенную их утомляемость и замедляет их реакцию на дорожную ситуацию. В тоже время жители крупных городов попав в сельскую местность могут позволить себе самонадеянный расчет на предотвращение общественно опасных последствий значительно превышая разрешенный скоростной режим.

В целом изучение в совокупности данных о водителе и иных участниках транспортного преступления (психофизиологические, социальные, профессиональные качества) может дать понимание мотивации их действий, целей поездки или нахождения в это время в этом месте (наиболее часто такая необходимость возникает при ДТП с пострадавшими пассажирами, особенно при их числе от трех и более).

Проанализируем личность пассажира и его действия (бездействия) как участника дорожного движения.

Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. считают, что поведение пассажира в рамках ДТП может быть, как правомерным, так и противоправным, и общественно-опасным. Правонарушения могут носить как непосредственный, так и сопутствующий характер¹.

В выявлении детерминант дорожной преступности важным представляется не только анализ личности водителя и пассажира, но и

¹ Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2024. С. 33.

сопоставление информации о категориях пассажиров, их количестве, размещении и расположении в ТС в момент ДТП и т.д. Перечисленные сведения собираются как в отношении лиц, пострадавших в той или иной степени в аварии, так и нет. Анализ вышеуказанных сведений позволяет выявить нарушение правил перевозки людей, соответствие условий перевозки конструкции ТС, использование ремней безопасности.

Особое внимание уделяется несовершеннолетним пассажирам. Исследуется соблюдение требований об их перевозке, использовании детских удерживающих устройств¹, их соответствие росту (весу) ребенка, размещение и крепление ДУУ в автомобиле, сертификация этих устройств.

Как правило, весь массив сведений о соответствии правилам перевозки пассажиров сопоставляется с данными о тяжести последствий для жизни и здоровья как пострадавших в ДТП, так и нет, и рассматривается в контексте возможного снижения или нейтрализации негативных последствий как при конструировании автомобилей, так и совершенствования положений требований по обеспечению транспортной безопасности².

По данным статистики в России, безусловно, основным лицом виновным в совершении ДТП является водитель (87,55% случаев), но в 11,85% случаев пешеход – причина ДТП, так как именно он нарушает ПДД и тем самым создает аварийную ситуацию³.

Если ДТП происходит с участием пешехода, как правило, необходимо определить то, по какой причине лицо стало участником ДТП, а также в результате совершения какой фазы многофазного ДТП пострадал гражданин.

¹ Далее - «ДУУ».

² Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: постановление Правительства Российской Федерации от 8 октября 2020 г. № 1640. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_364995/ (дата обращения: 02.11.2025).

³ Иванькович Д.В. Факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси// Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 1. С. 137.

Данные о пешеходах должны рассматриваться в контексте времени суток, освещенности, времени года, месте происшествия, технических характеристик и элементов улично-дорожной сети, а также наличия или отсутствия (действие) технических средств организации движения (например, светофора и соответствия его характеристик и режима функционирования ПДД и иным требованиям). Собранная информация создаст основу для выявления мотивов действий пешехода, выбранном режиме и направлении его движения.

В отношении иных участников ДТП (в том числе сотрудников Госавтоинспекции) базовой является информация о том создавали ли они помехи участникам движения или нет.

Эти сведения могут быть проанализированы, во-первых, с позиций отнесения данных помех к механизму возникновения ДТП. Во-вторых, они взаимоувязываются с тяжестью последствий происшествия.

В криминологических исследованиях также предлагается классификация негативных личностных характеристик водителей, а также иных участников дорожного движения. Выделяют следующие группы качеств человека: социально-демографические (пол, возраст, образование, род занятий и т.д.), правовые (наличие судимости и совершенных правонарушений), социально-психологические (потребности, интересы, мотивации, ценностные установки и т.д.), психофизиологические качества (особенности восприятия и обработки данных, принятия решений)¹.

Реакция человека на дорожную ситуацию определяются комплексом всех психологических, физиологических (включая темперамент), моральных и нравственных качеств, присущих данной личности. Таким образом,

¹ См. например: Гридасова Л.В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения: Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Омск, 2005. 20 с.; Тонтоев Д.А. Личность водителя как объект криминально-психологического исследования// Материалы конференции «Летняя школа молодых ученых – 2022». Доступ из: URL: file:///C:/Users/%D0%90%D0%BB%D1%8C%D1%84%D0%B8%D1%8F/Downloads/lichnost-voditelya-kak-obekt-kriminalno-psihologicheskogo-issledovaniya.pdf (дата обращения: 02.11.2024).

личность водителя, пассажира, пешехода и т.д. как объект криминально-психологического исследования играет огромную роль в обеспечении качественного и всестороннего расследования дорожно-транспортных преступлений, а также в выявлении причин и условий совершения ДТП, в целях создания комплексной системы безопасности дорожного движения, учитывающей как технический, так и человеческий факторы.

§2. Основные факторы, детерминирующие преступность в сфере БДД

Рост автомобилизации в России усложняет дорожную обстановку на территории страны. Зачастую в семье россиян, особенно в городах, эксплуатируется не один, а два легковых автомобиля. Как представлено на рис.1 в период с 1 января 2018г. по 1 января 2024 прирост числа легковых автомобилей на территории Российской Федерации составил 9,3 %.

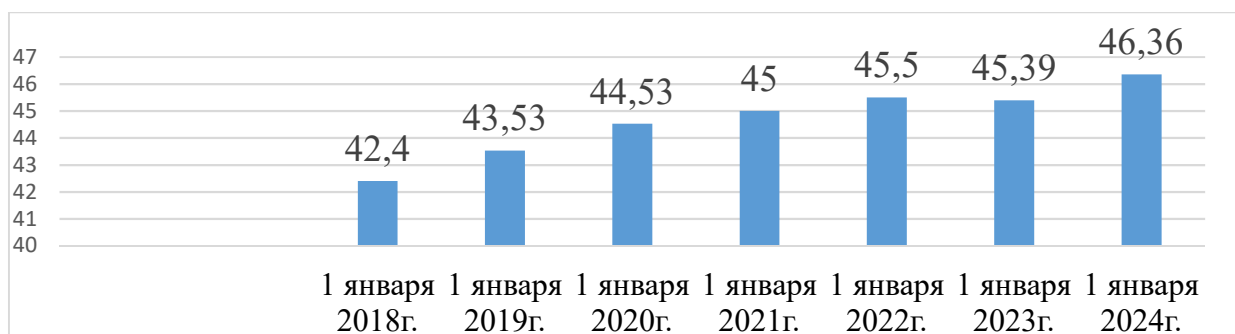


Рис. 8. Количество легковых автомобилей на территории Российской Федерации в 2018-2024 гг. (млн единиц)¹

Увеличение количества автомобильного транспорта в собственности происходит несмотря на нестабильность геополитической обстановки. Изменения в организации пассажирских и грузовых перевозок вследствие введенных со стороны недружественных стран ограничений, в том числе в части перераспределения автомобильных потоков с западного на юго-

¹ Данные представлены на основании отчетов «Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России», представленных на сайте «Автостат. Аналитическое агентство». Доступ из: URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения: 14.01.2025).

восточное и азиатское направления, привели к значительным нагрузкам на транспортную инфраструктуру¹. В силу объективных причин ситуация с обеспечением безопасности дорожного движения осложнилась.

С другой стороны, формируется тенденция по увеличению доли легковых автомобилей старше 10 лет в общей их численности (рис.9). Так в рассматриваемый период времени в России прирост этого показателя составил 27,4 %.

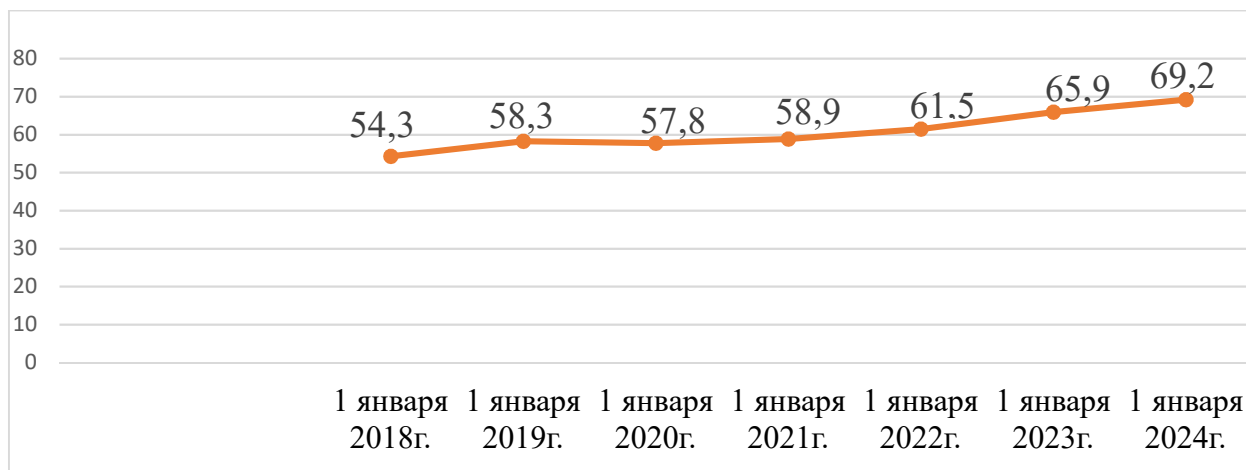


Рис. 9. Доля легковых автомобилей старше 10 лет от общей их численности, находящихся на территории Российской Федерации в 2018-2024 гг.(в %)²

В отношении легковых автомобилей до 3 лет эксплуатации формируются противоположные изменения их численности (рис.10). Например, с 1 января 2018г. по 1 января 2024г. доля новых легковых автомобилей (до 3 лет) от общей их численности в Российской Федерации снизилась на 27,8 %.

¹ Костенников М. В. Организационно-правовые основы профилактики правонарушений органами внутренних дел: учебное пособие для вузов. — М.: Издательство Юрайт, 2024. — С. 43. - Текст: электронный// Образовательная платформа Юрайт [сайт]. —Доступ из: URL: <https://urait.ru/bcode/542198> (дата обращения: 14.01.2025).

² Данные представлены на основании отчетов «Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России», представленных на сайте «Автостат. Аналитическое агентство». Доступ из: URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения: 14.01.2025).

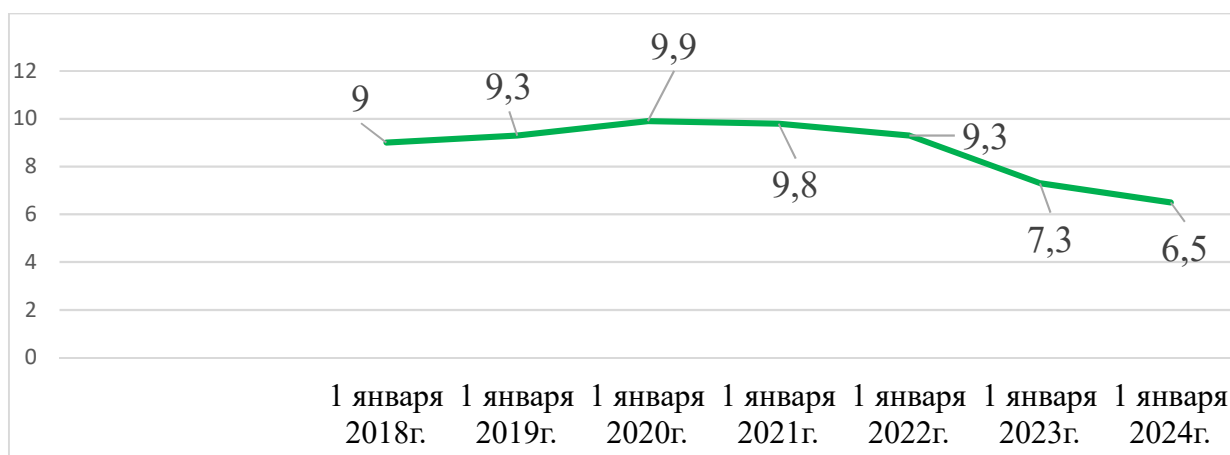


Рис. 10. Доля новых легковых автомобилей (до 3 лет) от общей их численности, находящихся на территории Российской Федерации в 2018-2024 гг. (в процентах)¹.

Таким образом, представленный статистический анализ демонстрирует негативный тренд на автомобильном рынке: фактически новые легковые автомобили (до 3 лет) «вымываются» транспортными средствами со сроком эксплуатации свыше 10 лет.

Как отмечают сотрудники страховых компаний² и подтверждает судебно-следственная практика³, недоброкачественный технический осмотр и ремонт автомобилей, применение в обслуживании нестандартных деталей и легковоспламеняющихся горюче-смазочных материалов (вызвано как стремлением снижения стоимости авторемонта, так и дефицитом автозапчастей на некоторые марки транспортных средств) ведет к вождению неисправных автомашин, что нередко становится причиной дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями.

¹ Данные представлены на основании отчетов «Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России», представленных на сайте «Автостат. Аналитическое агентство». Доступ из: URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения: 14.01.2025).

² Филимонова И.В., Светашева С.С. Факторы, влияющие на совершение преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Гуманитарные научные исследования. 2016. № 5. [Электронный ресурс]. Доступ из: URL: <https://human.snauka.ru/2016/05/14663> (дата обращения: 02.11.2024).

³ Зими́на А.А. Борьба с преступностью в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта// Материалы X Международной студенческой научной конференции «Студенческий научный форум». Доступ из: URL: <https://scienceforum.ru/2018/article/2018002465> (дата обращения: 26.12.2024).

Таким образом, целью анализа параметра «автомобиль» как элемента системы детерминант дорожной преступности является исследование и оценка транспортных средств, оказавших влияние на возникновение ДТП и участвовавшие в нем как непосредственно, так опосредованно, с учетом причин и наступивших последствий.

Безопасность дорожного движения в последние годы становится одной из важнейших линий государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны. В России в период с 2010г. по 2021г. смертность в результате дорожно-транспортных происшествий снизилась на 50 процентов. Эта положительная динамика обусловлена в том числе и комплексом мероприятий, реализуемых в рамках Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы¹. Они направлены на повышение безопасности дорожного движения, а также на снижение смертности в дорожно-транспортных происшествиях, так к 2030 году она должна достигнуть нулевой отметки.

В 2018 г. мероприятия по реализации Стратегии включены в федеральный проект «Безопасность дорожного движения»². На рис.11 отражены объёмы финансирования национального проекта. В целом за период реализации было запланировано финансовое обеспечение из федерального бюджета в объеме 55864,58 млн рублей³.

¹ Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р. – ГАРАНТ.РУ: информационно-правовой портал. – Доступ из: URL: <https://scienceforum.ru/2018/article/2018002465> (дата обращения: 23.12.2024).

² Паспорт федерального проекта "Безопасность дорожного движения": утв. протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" от 20.12.2018 г. №4. - Режим доступа: <file:///C:/Users/Tangachi/Downloads/%D0%9F%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%20%D0%A4%D0%9F%20%D0%91%D0%94%D0%94.pdf> (дата обращения: 10.01.2025).

³ Там же.

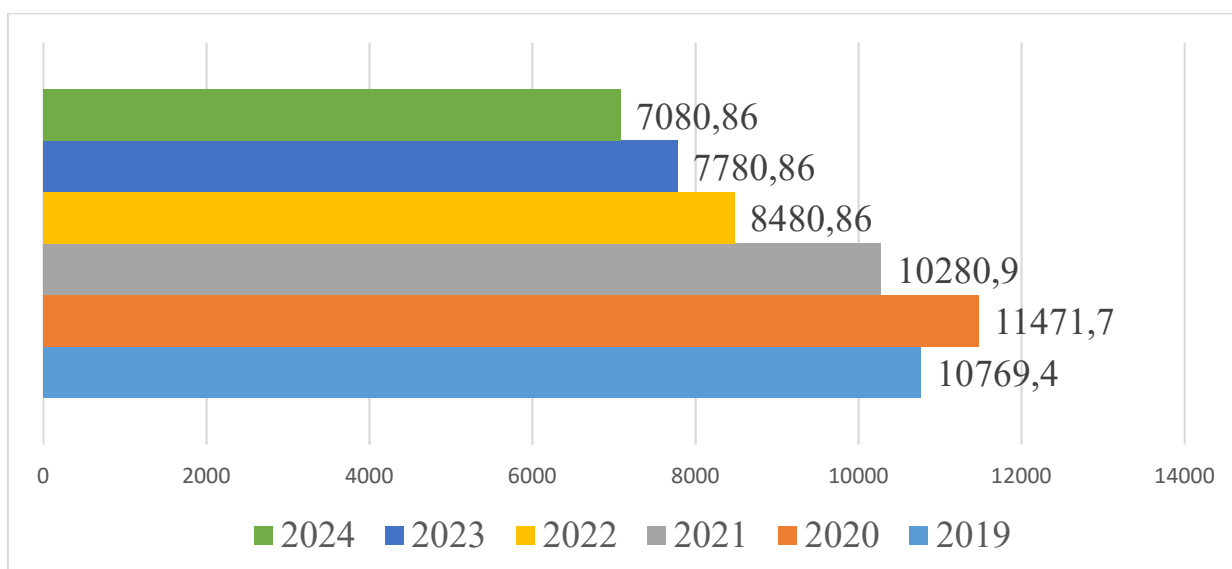


Рис.11. Объем финансового обеспечения федерального проекта "Безопасность дорожного движения" по годам реализации 2019-2024гг., млн руб.¹

Ассигнования из федерального бюджета направлялись и в подразделения Госавтоинспекции для обеспечения их современными видами технических средств для осуществления полномочий в сфере государственного контроля и надзора, в рамках которого в территориальные органы МВД России на региональном уровне поставлены специальные технические средства контроля за безопасностью эксплуатации автомобильных дорог и транспортных средств, а также укладки для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

Реализация мер, предусмотренных федеральным проектом «Безопасность дорожного движения»² позволила с нивелировать негативные тенденции, формирующиеся на дорогах России с начала 2000гг.

¹ Составлено по данным паспорта федерального проекта "Безопасность дорожного движения".

² Паспорт федерального проекта "Безопасность дорожного движения": утв. протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" от 20.12.2018 г. №4. - Режим доступа: <file:///C:/Users/Tangachi/Downloads/%D0%9F%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%20%D0%A4%D0%9F%20%D0%91%D0%94%D0%94.pdf> (дата обращения: 10.01.2025).

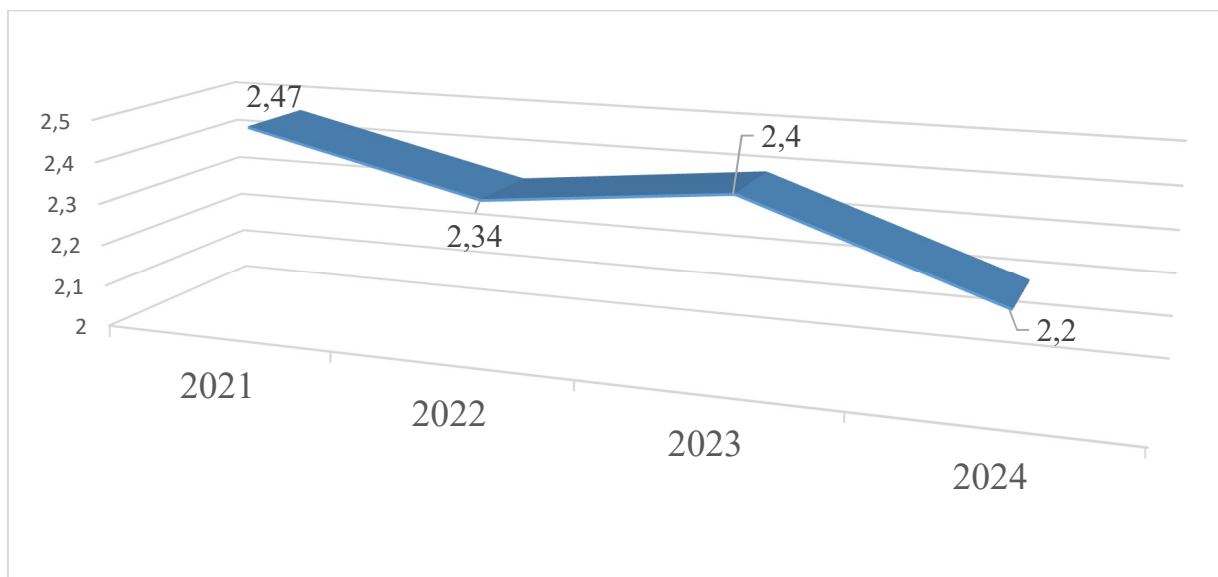


Рис. 12. Количество погибших на 10 тыс. транспортных средств в 2021-2024гг.¹

Как представлено на рис. 12 количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации уменьшается год от года и на конец 2024г. составило 2,2 погибших на 10 тыс. транспортных средств. Снижение рассматриваемого показателя является результатом систематического комплексного воздействия государства в целях обеспечения безопасности дорожного движения и высокой эффективностью мер в области предупреждения и борьбы с дорожно-транспортными происшествиями, осуществленных Госавтоинспекцией совместно с иными органами государственной и муниципальной власти.

Республика Татарстан - часть Приволжского федерального округа², являющегося одним из наиболее важных промышленных и аграрных центров Российской Федерации.

Общая протяженность автотрасс федерального значения в ПФО достигает 11,1 тыс. км. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 устанавливает поддержание высокого уровня нормативного состояния федеральных трасс и их планомерную модернизацию (расширение наиболее

¹ Составлено на основании Докладов о реализации «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы».

² Далее – «ПФО».

загруженных участков с двух до четырех и более полос движения) ключевым направлением¹.

Автодороги регионального или межмуниципального значения в ПФО занимают 94,5 тыс. км, местного значения – 254,9 тыс. км. Количественные и качественные показатели состояния региональной сети в этих регионах неоднородны. Согласно данным за 2024 год, доля дорог нефедерального значения, которые отвечают требованиям, в Башкирии составляет 68,6%, а в Кировской области - лишь 27%².

Отсутствие добросовестного отношения сотрудников дорожных служб к исполнению своих обязанностей становится порой причиной ДТП: качество дорожного полотна часто не соответствует стандартам, и водителям приходится объезжать ямы и выбоины, совершая недопустимые в соответствии с дорожной разметкой маневры; дорожные знаки могут быть скрыты за растительностью³ и т. п.

Транзитный потенциал ПФО не реализован в полной мере вследствие низкой пропускной способности сети (более четверти протяженности автомобильных дорог работают в режиме перегрузки, особенно рядом с крупными городами, что приводит к высокой аварийности, низкой скорости передвижения ТС. Негативно сказывается и слабое развитие придорожной инфраструктуры.

Одной из причин высокой загруженности федеральных и региональных автомобильных дорог ПФО и улично-дорожной сети столиц регионов является отсутствие обходов городов. Ярким примером отсутствия обходов в

¹ Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Доступ из: URL: file:///C:/Users/%D0%90%D0%BB%D1%8C%D1%84%D0%B8%D1%8F/Downloads/7enYF2uL5kFZIOOpQhL10nUT91RjCbeR.pdf (дата обращения: 13.11.2025).

² Изъурова Л. Раскрыть уникальный потенциал. Доступ из: URL: <https://transportrussia.ru/razdely/avtomobilnye-dorogi/14244-raskryt-unikalnyj-potentsial.html> (дата обращения: 29.12.2025).

³ Уголовно-правовые, криминологические и криминалистические аспекты преступлений, связанных с использованием транспортных средств: монография. Санкт-Петербург: СПбГАСУ, 2020. С. 47.

северной и восточной является Нижний Новгород. Как следствие затруднен транзитный поток из центральной части России в направлении северных регионов.

Сдерживающим фактором для грузовых перевозок округа является низкое значение доли протяженности автомобильных дорог, годных для проезда ТС с нагрузкой на ось 11,5 тонны (например, в Самарской области эта категория дорог составляет всего 2%)¹.

Несоответствие уровня развития сети автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту транспортных расходов и снижению скорости движения, что способствует росту транспортных издержек хозяйствующих субъектов и повышает цена на товары и услуги. Междугородные грузовые автоперевозки в России осуществляются со скоростью автопоездов в три раза ниже, чем за рубежом.

Благодаря реализации нацпроектов и дорожных программ в последние годы наблюдаются позитивные изменения в состоянии дорожной сети ПФО. Так в октябре 2025 года введен в эксплуатацию новый обход села Сокуры в Республике Татарстан (трасса Р–239). Новый обход позволит сократить время в пути до Казани и обеспечит быстрый сквозной выезд из Казани на трассу М–12.

Перейдем к анализу элемента «среда». Как правило, рассматривая этот элемент, обращают внимание на следующие составляющие:

- территориально-географические характеристики местности (горная, степная или иная местность, участок вне населенного пункта или в нем, тип и размер населенного пункта, наличие мест притяжения транспортных и пешеходных потоков);

¹ Изьюрова Л. Раскрыть уникальный потенциал. Доступ из: URL: <https://transportrussia.ru/razdely/avtomobilnye-dorogi/14244-raskryt-unikalnyj-potentsial.html> (дата обращения: 29.12.2025).

- социально-экономические условия (степень развития транспортной, коммунальной инфраструктуры, высокий или низкий уровень жизни населения, аграрный, промышленный, курортный или «депрессивный» район, в целом уровень социально-экономического развития);

- социально-демографические характеристики (густо- или малонаселенная местность, половозрастной состав населения, особенности функционирования социума на данной территории и поведенческие особенности населения в целом и участников дорожного движения в частности);

- время совершения ДТП, которое характеризуется условиями освещения (светлое или темное время суток), временем суток (время передвижения на работу или с работы, применительно к детям в школу или из школы т.п.), днем недели или праздничным днем (рабочий или выходной день), временем года (климатические условия);

- состояние погоды (дождь, снег, туман, гололедица и т.п.).¹

Фиксирование характеристик представленных выше показателей позволяет выявить факторы, детерминирующие совершение транспортных преступлений, а также значительно повышает эффективность организации и проведения профилактических мероприятий.

Такие факторы детерминации, как низкое качество дорог и установленное скоростное ограничение, отдаленность от медицинских учреждений, снижение уровня контроля со стороны правоохранительных органов вне населенных пунктов на дорогах регионального и местного значения, во-первых, приводит к несоблюдению водителями скоростного ограничения, а, во-вторых, оказывают влияние на степень тяжести причиняемого вреда² гражданам и их имуществу.

¹ Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 74.

² Иванькович Д.В. Факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 1. С. 144.

Анализ временных показателей совершения ДТП позволяет выделить ряд факторов, детерминирующих совершение рассматриваемых негативных социальных явлений. К ним относятся благоприятные погодные условия, способствующие превышению скоростного режима, увеличение количества эксплуатируемых ТС в период июнь-декабрь (включая велосипеды и СИМ), предвыходной (пятница) и выходные дни (пик дорожного движения в населенных пунктах и пригородах, а также рост потребления алкоголя), утренние и вечерние часы суток¹ (увеличенная интенсивность движения накладывается, например, на усталость в вечерние часы и т.д.).

Таким образом, анализ системы «человек - автомобиль - дорога - среда» показал, что ДТП чаще всего совершаются в условиях интенсивного движения, в летне-осенний период, в предвыходной или выходные дни из-за нарушения требований ПДД водителем ТС. К основным факторам, детерминирующим совершение рассматриваемых деяний, относятся: правонарушающее поведение участников дорожного движения, состояние опьянения водителя ТС, недостаточный контроль за соблюдением требований ПДД со стороны правоохранительных органов, неудовлетворительное состояние дорожного покрытия и низкая пропускная способность региональных и местных автодорог, неправильная организация дорожного движения, техническая неисправность и длительный срок службы ТС, неблагоприятные погодные условия. Установлена необходимость системного подхода при организации и осуществлении мер предупреждения ДТП, через призму комплексного видения всех элементов «человек - автомобиль - дорога - среда».

Базовыми задачами, которые следует решить в ближайшее время, являются: организация дорожного движения в период интенсивного транспортно-пешеходного потока, расширение использования современных

¹ Писаревская Е.А и Дворжицкая М.А. Преступность на транспорте: криминологическая характеристика// Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2023. №2. С.169.

инженерных сооружений вне населенных пунктов, повышение правовой культуры населения в целом, выявление и пресечение нарушений требований ПДД, совершаемых раз личными категориями участников дорожного движения на дорогах регионального и местного значения.

ГЛАВА 3. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

§1. Правовые основы, основные направления и средства предупреждения преступлений на дорогах

Предупреждение преступлений в сфере дорожного движения предполагает систематическую реализацию комплекса мер, с одной стороны, нивелирующих действие причины и условия, способствующих нарушению ПДД, а с другой - формирующих культуру соблюдения этих правил¹. К ним относят законодательные (например, совершенствование нормативно-правовых актов, регламентация ответственности, утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог, информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения²), административных (контроль за соблюдением правил, пресечение административно или дисциплинарно наказуемых транспортных проступков, видео и фотофиксация нарушений БДД, запрещение эксплуатации ТС и т.д.), технические (совершенствование дорожной инфраструктуры, внедрение технических, технологических и инфраструктурных решений, совершенствование организационно-правовых механизмов допуска ТС и их водителей у участию в дорожном движении, обустройство пешеходных переходов), пропагандийские (разъяснение нормативно-правовых актов в сфере БДД, информирование участников дорожного движения о проблемах обеспечения безопасности, использование средств массовой информации для распространения информации о повышенной опасности на дороге и необходимости повышенного внимания на дороге, просветительские

¹ Белов М. С. Предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: актуальные направления// Молодой ученый. 2025. № 17 (568). Доступ из: URL: <https://moluch.ru/archive/568/124503> (дата обращения 25.12.2025).

² О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения: 07.10.2025).

мероприятия с участниками дорожного внимания, обучение педагогов и воспитателей ПДД и т.д.).

Отправной точкой для современного законодательства в области обеспечения БДД стало принятие в 1995 году федерального закона «О безопасности дорожного движения»¹. В последствии Правительство Российской Федерации в целях реализации указанного ранее закона приняло ряд правовых актов. Нормотворческая активность в этом направлении с каждым годом возрастала, что отражено в Государственных докладах о состоянии БДД².

В мировом сообществе Всемирной организации здравоохранения поручено ООН координирование обеспечения БДД. В её документах подчеркивается, что «...всеобъемлющее законодательство... выступает мощным катализатором изменения поведения, норм и восприятия обществом вопросов безопасности дорожного движения»³.

Ученые, анализируя нормативно-правовую базу обеспечения БДД указывают следующие концептуальные основы - «современная концепция развития российского законодательства» должна позволять «предвидеть динамику его развития», «определить приоритетные законы на ближайшую перспективу, а также последовательность принятия иных законов, исходя из интересов граждан и государства, потребностей экономики, социальной и политической сфер»⁴.

¹ Там же.

² См. например, Доклад о реализации в 2024 году Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы. Доступ из: URL: <https://мвд.рф/dejatelnost/results/стратегия-бдд-2018-2024/доклад-о-реализации-в-2024-году> (дата обращения: 07.10.2025).

³ Доклад о состоянии БДД в мире: время действовать. ВОЗ. Женева, 2009. Доступ из: <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/2674c2ec-e08b-43e8-8ca9-e27014b67587/content> (дата обращения: 16.11.2025).

⁴ Тихомиров Ю.А. Общая концепция развития Российского законодательства// Правовая реформа: Концепция развития Российского законодательства. М., 1995. С. 4; Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. С. 6; Синельщиков Ю.П. О практике изменения концепции законопроекта в Государственной Думе Российской Федерации // Государство и право. 2024. С. 42.

В течении последних 10 лет Правительством Российской Федерации было принято более 40 постановлений о внесении поправок в ПДД.

Изменение плотности движения автомобилей на дорогах России, их транспортной инфраструктуры, развитие методов фото и видеофиксации, появление новых видов транспорта (например, средства индивидуальной мобильности) и форм пользования ТС (например, каршеринг) требуют и сегодня внимания со стороны разработчиков нормативно-правовых актов.

Следовательно, обеспечение БДД в рамках «методологии правотворчества (законотворчества), ... со всей актуальностью выдвигается задача формирования и совершенствования как правил, так и механизмов рассмотрения и принятия правовых актов в этой области»¹.

В современной российской действительности каршеринг и шеринг средств индивидуальной мобильности² стали частью повседневной жизни как граждан, так и хозяйствующих субъектов.

В целом под «шерингом» понимают любой сервис, базирующийся на концепции экономики совместного потребления (коллективное использование (обмен и аренда вместо владения имуществом) разнообразных как товаров, так и услуг).

В рамках каршеринга потребитель владеет ТС в течение промежутка времени за определенную плату, как правило, с сопровождением в соответствующем приложении (чаще всего на телефоне, смартфоне), что способствует цифровизации транспортной сферы.

Развитие рассматриваемого сервиса трансформирует существующие подходы к эксплуатации автомобилей (как грузовых, так легковых) и меняет транспортную инфраструктуру крупных городов России, а также решает проблему дефицита общественного транспорта³.

¹ Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (нормативно-правовое обеспечение)// Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 7.

² Далее – шеринг СИМ.

³ Кузнецова Н.М. Влияние каршеринга на безопасность дорожного движения в России: анализ проблем и рисков// Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 24.

По данным Единого транспортного портала сегодня в России 1,7 млн. пользователей услуг каршеринга, в среднем за сутки совершается 150 тыс. поездок¹.

Учитывая потенциальные возможности каршеринга по предоставлению транспортных услуг Правительство Российской Федерации в распоряжении «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» указывается на то, что до 2030г. объем использования сервисов мобильности (каршеринг и шеринг СИМ) будет расти на 15% ежегодно в денежном выражении².

К сожалению, анализ аварийности на доргах с участием каршеринговых ТС в 2024 году показал рост по некоторым показателям. Например, выявлено увеличение количества ДТП с указанной категорией ТС на 4,4%, числа погибших – на 7,6% и раненых – на 5,5%.

Сегодня правила пользованиями ТС на условиях каршеринга чаще всего определяется соглашением, заключенным между муниципальными органами власти и каршеринговыми компаниями.

С позиций гражданского законодательства сделка по пользованию ТС на условиях каршеринга в чистом виде не является ни договором аренды транспортного средства (так как арендатор не несет бремя поддержания технического состояния автомобиля, а срок аренды не измеряется в минутах), ни аренды ТС без экипажа, ни возмездного оказания услуг.

Таким образом, считаем необходимым и целесообразным разработать и ввести в действие унифицированное регулирование каршеринговой деятельности для всех её участников. «Такой подход станет эффективным инструментом повышения безопасности дорожного движения, защиты прав

¹ Московский каршеринг. Доступ из: URL: <https://transport.mos.ru/carsharing> (дата обращения: 25.11.2025).

² Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022 г. № 4261-р // СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

пользователей и формирования у них ответственного подхода к использованию ТС...»¹.

Реперными точками в разработке унифицированных стандартов и требований должны стать следующие положения:

- правовой статус договора каршеринга. Например, как смешанный договор аренды транспортного средства и возмездного оказания услуг, с учетом краткосрочного периода аренды и особенностей использования ТС разными пользователями;

- ответственность сторон договора каршеринга в случае нарушения ПДД и причинения ущерба, вреда жизни и здоровья третьей стороне;

- защита персональных данных пользователей приложений (сервисов) использования ТС на условиях каршеринга (реквизиты платежных средств, ФИО пользователей и т.д.).

Использование СИМ наряду с велосипедами стали частью современной реальности в городах, им отдается приоритет перед автомобилями, в том числе исходя из их экологичности (отсутствуют вредные выбросы в окружающую среду).

Все выше сказанное и достаточно высокая скорость передвижения сделали СИМ популярными не только с позиций приобретения СИМ в собственность, но и пользования ими на условиях «шеринга».

В некоторых населенных пунктах актами муниципальных органов предоставляются налоговые льготы владельцам СИМ.

В последние годы пользователи СИМ демонстрируют легкомысленное отношение к ним. Вес каждого средства передвижения составляет от 30 до 50 кг, суммируя его с массой водителя получаем объект повышенной опасности, который может передвигаться по пешеходной части дороги, а управлять им могут как взрослые, так и несовершеннолетние граждане. В результате на дорогах фиксируется значительный рост аварийности с участием

¹ Кузнецова Н.М. Влияние каршеринга на безопасность дорожного движения в России: анализ проблем и рисков// Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 24.

СИМ. В 2024 году в стране зарегистрировано на 42,8% больше ДТП с участием данного вида ТС, в результате которых погибло населения на 25,6% чем в предыдущем периоде, в том числе 6 детей, ранения нанесены 4 591 гражданам, из которых - 1 165 дети¹. Следует отметить, что в 34,2% случаев, участвующие СИМ принадлежали физическим лицам, в 65,5% - хозяйствующим субъектам, которые являлись сервисами краткосрочной аренды².

С 2023 года в ПДД введено понятие «средства индивидуальной мобильности» как «транспортное средство, имеющее одно или несколько колёс (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства)»³, определена максимальная скорость передвижения – 25 км/ч.

С целью упорядочивания пользования СИМ, формирования безопасной городской транспортной инфраструктуры предлагаем установить единый возрастной ценз для пользователей услуг шеринга в 18 лет (как, например, в Беларуси, Бельгии, Испании, Италии, Финляндии, Швейцарии), в качестве мест для передвижения (зон эксплуатации) определить велосипедные дорожки (например, передвижение на СИМ по пешеходной части дорог в большинстве стран Евросоюза запрещено), законодательно закрепить ограничения на прокат данных ТС в ночное время суток (например, как в Норвегии с 23.00 до 5.00)⁴, что помогает в первую очередь в борьбе с нетрезвыми пользователями. Также полагаем целесообразно, как и в случае с

¹ Гордеева А.Д. Меры, принимаемые в отношении использования средств индивидуальной мобильности, предоставляемых для краткосрочной аренды (с учетом зарубежного опыта)// Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 28.

² Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. С. 96.

³ О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 16.07.2025)// СПС «Консультант Плюс (дата обращения: 04.08.2025).

⁴ Гордеева А.Д. Меры, принимаемые в отношении использования средств индивидуальной мобильности, предоставляемых для краткосрочной аренды (с учетом зарубежного опыта)// Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 29.

операторами каршеринга, обратить внимание предпринимателей на необходимость защиты персональных данных пользователей (арендаторов).

В целях профилактики ДТП с участием СИМ (добросовестного технического обслуживания ТС, надлежащего хранения и размещения на специально оборудованных парковочных стоянках (разрешенных (согласованных с) органами местного самоуправления) предлагаем обязать ежеквартально предоставлять в органы исполнительной власти населенного пункта информацию обо всех авариях с участием СИМ, принадлежащих конкретному оператору.

Поскольку дети, к сожалению, часто становятся участниками ДТП и именно им причиняется наибольший вред жизни и здоровью¹ целесообразным считаем разработку и утверждение органами государственной власти субъектов Российской Федерации программ по интеграции инфраструктуры для СИМ в городские транспортные системы, позволяющей разделить потоки пешеходов, СИМ и велосипедистов, а также особое внимание уделить профилактической работе в организациях дошкольного и общего образования.

В современных условиях автоматическая фото- и видеофиксация являются одним из основных средств, позволяющих фиксировать нарушения ПДД в непрерывном режиме 24/7, что кардинальным образом меняет организацию дорожного движения и контроль за ним.

Во многих населенных пунктах используется система “Безопасный город”. Она строится на размещении видеокамер на дорогах для контроля общественного порядка в зоне наблюдения. Для правоохранительных органов формируются базы данных позволяющие выявить виновное лицо и преступника, скрывшегося с места происшествия, а также обстоятельства способствующие и сопутствующие совершению противоправного деяния.

Органами контроля БДД активно применяются целевые видеокамеры, настроенные на выявление и фиксацию определенные правонарушения

¹ Там же.

(превышение скорости, не использование ремней безопасности, разговор по сотовому телефону в момент движения ТС и т.д.).

Круглосуточное дежурство сотрудников ГИБДД у пульта управления позволяет им оперативно выявлять и реагировать на внезапные внештатные ситуации на проезжей части.

Грачев М.И., Федоров П.А. указывают на перспективы «интеграции технологий искусственного интеллекта и видеоаналитики для автоматического выявления опасных ситуаций на дорожно-транспортной сети»¹ и обращают внимание на синергетический эффект от «взаимодействия органов исполнительной власти и правоохранительных структур в рамках единого информационного пространства»² (например, обмен видеоданными между городской системой управления транспортом, оповещения населения при наступлении чрезвычайных ситуаций и пожарной безопасности).

Многие исследователи подчеркивают психологический эффект видеонаблюдения на дорогах³. Установка камеры сродни присутствию сотрудника дорожно-постовой службы на дороге, количество правонарушений и преступлений минимизируется. Неотвратимость наказания за совершенное дорожное преступление оказывает дисциплинирующее воздействие на водителей и пассажиров с низкой социальной ответственностью.

Однако, построение действенной системы видеофиксации требует значительных финансовых ресурсов, так как её эффективность зависит «от качества и количества установленных камер, а также от пропускной способности каналов связи и мощности вычислительных ресурсов для

¹ Грачев М.И., Федоров П.А. Развитие системы видеонаблюдения Санкт-Петербурга как инструмента обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 36.

² Там же.

³ См., например, Видеонаблюдение на дорогах: помощник или враг автомобилиста. Доступ из: URL: https://felenasoft.com/xeoma/ru/articles/traffic_video_surveillance/ (дата обращения: 12.11.2025); Грачев М.И., Федоров П.А. Развитие системы видеонаблюдения Санкт-Петербурга как инструмента обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 36–42.

обработки данных» и четко структурированной организационной составляющей в рамках регламентов работы систем видеонаблюдения, определения зон ответственности между структурными подразделениями правоохранительных и иных органов, обеспечения защиты собранных и хранящихся видеоданных и обучение персонала работе с ними. Важно понимание непрерывности постоянного мониторинга эффективности системы видеонаблюдения и её соответствия дорожной обстановке на участках скопления ДТП. Системный анализ данных системы должен быть направлен на определение закономерностей и тенденций дорожной преступности.

С целью соблюдения прав и свобод граждан необходимо обеспечить прозрачность использования видеоданных. Поддержание баланса между обеспечением безопасности и защитой частной жизни требует правотворческой деятельности, направленной на определение целей и задач систем видеонаблюдения за дорожной ситуацией, устанавливающей порядок сбора, хранения и обработки видеоданных, а также предусматривающей меры ответственности за неправомерное поведение сотрудников правоохранительных и иных органов, имеющих доступ к рассматриваемым данным.

Следовательно, современные методы видеофиксации и моделирования дорожной ситуации не только расширяют арсенал технических средств сотрудников дорожно-постовой службы, но и выводят технико-криминалистическое обеспечение расследования транспортных преступлений высокотехнологичный уровень, формируя следовую картину происшествия и определяя его причинно-следственные связи.

§2. Совершенствование деятельности субъектов предупреждения преступлений в сфере БДД

Дорожно-транспортные преступления негативно сказываются на социально-демографических и экономических показателях, отражающих развитие как отдельного государства, так и региона, и населенного пункта, являясь одной из причин смертности и снижения ожидаемой продолжительности жизни жителей во всем мире.

Баканов К.С. отмечает, что «вопросы обеспечения безопасности дорожного движения требуют эффективного и комплексного решения, основанного на тесном и непрерывном взаимодействии всех заинтересованных субъектов ...»¹.

В СССР в системе государственного управления преобладали исполнительные и распорядительные органы, но к середине 80-х годов прошлого века пришло понимание, что эти органы не единственные.

В современной федеративной России сформировались два уровня государственной власти (федеральный и региональный) и органы местного самоуправления. У каждого уровня свои полномочия в сфере обеспечения БДД: дорожная деятельность, организация дорожного движения, транспортное обслуживание населения и т.д.

Органы государственной власти и местного самоуправления разрабатывают и реализуют программы (подпрограммы) и другие акты, специально направленные на снижение числа пострадавших от дорожно-транспортных преступлений.

Г.В. Мальцев утверждал, что доказанные для технических и биологических систем неизбежность их самоорганизации с целью установления и поддержания порядка в элементах системы, а также

¹ Баканов К.С. Полномочия региональных органов власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях реформы публичной власти // Безопасность дорожного движения. № 3. 2025. С. 12.

невозможность обеспечения этого только средствами централизованного управления справедливы и для социально-экономических, в том числе правовых систем¹.

Таким образом, взаимодействие государственных и муниципальных органов по публичному управлению БДД способствует проявлению синергетического эффекта как в отношении участников дорожного движения, так и всех субъектов деятельности в правоохранительной сфере, сферах просвещения, образования, здравоохранения, транспорта, дорожного хозяйства, культуры и др.

Полномочия органов публичной власти в сфере БДД по уровням управления определены в ст. 6 федерального закона о БДД².

Российская Федерация формирует единую политику в сфере обеспечения БДД³, устанавливает технические регламенты, правила, стандарты⁴ и порядок учета ДТП⁵.

Субъекты РФ и органы местного самоуправления реализуют региональные программы по обеспечению БДД, проводят мероприятия на

¹ Мальцев Г.В. Развитие права: к единению с разумом и наукой. М.: Международный юридический институт при Министерстве юстиции Российской Федерации», 2005. С. 48.

² О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения: 11.06.2025).

³ Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы: распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р. – ГАРАНТ.РУ: информационно-правовой портал. Доступ из: URL: <https://scienceforum.ru/2018/article/2018002465> (дата обращения: 23.12.2024); Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: указ Президента РФ от 14.11.2025 № 841. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_518887/ (дата обращения: 20.10.2025).

⁴ Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: постановление Правительства Российской Федерации от 8 октября 2020 г. № 1640. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_364995/ (дата обращения: 02.11.2025).

⁵ Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 № 1502. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_363082/8fd518c85e5e6d5fdcdb95ffbba58e8ee9b20c2c/ (дата обращения: 13.11.2025).

дорогах регионального/межмуниципального значения, устанавливают порядок движения на таких дорогах, включая:

принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств;

осуществление (участие) мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;

ежегодное утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения ДТП¹.

К полномочиям субъектов Российской Федерации также отнесено:

участие в организации подготовки и переподготовки водителей транспортных средств;

информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения².

Исходя из положений п.1. ст. 33 федерального закона «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» региональные органы власти имеют полномочие на участие в проведении единой государственной политики в сфере безопасности дорожного движения³. Органы местного самоуправления данной компетенцией не наделены. В своем исследовании Баканов К.С. подчеркивает, что «закрепление данного полномочия в статусном документе органа публичной власти свидетельствует о значимости этой сферы для достижения

¹ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения: 11.06.2025).

² Там же

³ Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации: федеральный закон от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ. Доступ из: URL: <https://base.garant.ru/403266160/79232c367b45a2128d6a8d7ae0217075/> (дата обращения: 26.10.2025).

целей социально-экономического развития субъектов Российской Федерации»¹.

Формирование действенной единой государственной политики в сфере безопасности дорожного движения и её результативное исполнение требует систематического использования следующих инструментов: стратегическое планирование и финансирование, нормотворчество, координация и анализ, научная и инновационная деятельность, кадровое обеспечение, образование и просвещение.

Стратегическое планирование в ходе формирования единой политики реализуется в рамках разработки документов стратегического планирования на основании норм федерального закона «О стратегическом планировании в Российской Федерации»². Правовую основу финансирования составляют положения ст. 179 Бюджетного кодекса РФ³, определяющие порядок принятия решений о разработке государственных и муниципальных программ и объемы бюджетных ассигнований на их финансовое обеспечение. Единый механизм данного инструмента позволяет решать задачи скоординированности стратегического планирования и финансирования программ в области обеспечения БДД.

В федеративном государстве координация деятельности органов государственной и муниципальной власти позволяет обеспечить ей свойство единства.

На данный момент времени действуют два нормативно-правовых акта закрепляющие полномочия по координации деятельности в сфере БДД за 2

¹ Баканов К.С. Полномочия региональных органов власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях реформы публичной власти // Безопасность дорожного движения. № 3. 2025. С. 15.

² О стратегическом планировании в Российской Федерации: федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/ (дата обращения: 13.10.2025).

³ Бюджетный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 31.07.1998 № 145-ФЗ. – Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19702/71ca40dc63d9a84157b4afc7189f705a813d8a56/ (дата обращения: 17.11.2025).

органами. Так указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711¹ возлагает на МВД России, в частности на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения МВД России (Госавтоинспекцию), полномочие по координации региональных органов исполнительной власти. С другой стороны, в этом же направлении действуют на федеральном уровне и в каждом субъекте Российской Федерации региональные комиссии по обеспечению БДД в соответствии с п.3 постановления Правительства РФ «О Правительственной комиссии по обеспечению БДД»².

Таким образом, на федеральном и региональном уровне происходит дублирование полномочий по координации деятельности в сфере обеспечения БДД, а на уровне органов местного самоуправления эта функция не закреплена за конкретным органом власти. Как показывает практика именно органы местного самоуправления, вследствие знания и понимания особенностей организации дорожной обстановки в населенном пункте, формируют наиболее эффективные решения по обеспечению БДД.

Анализ дорожной ситуации возложен на уполномоченные федеральные органы исполнительной власти (Госавтоинспекция, Минтранс РФ, Ространснадзор) и региональные Центры безопасности дорожного движения (анализ ДТП, мониторинг), а также при участии межведомственных рабочих групп, при рассмотрении обстоятельств ДТП в целях определения оперативных мер по предупреждению причин и условий их совершения³.

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19010/48a0188e9b518315590d91646f300a27c85c2e24/ (дата обращения: 19.11.2025).

² О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 25.04.2006 № 237. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_59802/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/ (дата обращения: 19.11.2025).

³ ³ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ. Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения: 11.06.2025).

По данным Госавтоинспекции в России за 2024 число ДТП с участием детей составило 23077, что на 7,2% больше, чем в 2023г.¹

На наш взгляд, особого внимания заслуживает система «Звездного рейтинга школ» реализуемая в ряде зарубежных стран.

Система «Звездного рейтинга школ» разработана для анализа дорожной обстановки в процессе передвижения обучающихся от дома до школы на основе нескольких параметров: «инфраструктурные характеристики дорог, интенсивность и скорость транспортного потока, наличие пешеходных переходов, освещенность, а также частоту и тяжесть ДТП на данном маршруте»².

В рамках комплексной стратегии обеспечения БДД на местном уровне разработка безопасных маршрутов для детей на пути в школу вместе с соответствующим информационным элементом (распространение схем наиболее безопасных маршрутов среди школьников и их родителей) и созданием необходимой дорожной инфраструктуры (тротуары, велосипедные дорожки, пешеходные переходы и т.д.) значительно снижает количество травм и смертей среди несовершеннолетних граждан на дорогах.

По мнению К.С. Баканова «активное внедрение достижений науки и инновационных технологий позволяет обеспечить успешное решение задач в области БДД»³. Например, в Республике Татарстан активно внедряются инновации в целях снижения смертности от дорожно-транспортных преступлений. Ключевыми инструментами являются использование цифровых технологий, интеллектуальных транспортных систем и цифровой мониторинг дорожной инфраструктуры.

¹ДТП с участием детей составили 17,5% от общего числа в 2024 г – ГИБДД. Доступ из: URL: <https://vc.ru/legal/1913869-dtp-s-uchastiem-detei-v-2024-godu> (дата обращения: 11.06.2025).

² Ясникова В.А. Безопасная инфраструктура как фактор снижения детского дорожно-транспортного травматизма (обзор зарубежного опыта)// Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 51.

³ Баканов К.С. Полномочия региональных органов власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях реформы публичной власти // Безопасность дорожного движения. № 3. 2025. С. 17.

Органы исполнительной власти обладают достаточным объемом полномочий по просвещению граждан в сфере обеспечения БДД, например, участие в реализации государственной политики Российской Федерации в сфере развития правовой грамотности и правосознания граждан; информационное обеспечение пользователей автомобильных дорог; учреждение печатного СМИ и (или) сетевого издания для доведения до населения официальной информации; распространение социальной рекламы. Камнем преткновения в данном случае, выступают желание органов исполнительной власти реализовывать указанные выше полномочия и финансовые возможности.

Значимыми являются полномочия органов власти по воспитанию детей и молодежи в рамках организации и осуществления работы с детьми и молодежью, а также участие в реализации молодежной политики. Должна проводиться работа по пропаганде безопасности дорожного движения «начиная с детского возраста, направленная на повышение правовой культуры и правового сознания граждан, основанная на новых психологических подходах и современных социальных технологиях»¹.

К сожалению, хотя органами местного самоуправления разрабатываются документы стратегического планирования, регламентирующие обеспечение безопасности дорожного движения, но в основном предусматриваются мероприятия, направленные на ремонт, реконструкцию, развитие дорожной сети, установку средств организации дорожного движения: светофоров, дорожных знаков, дорожных ограждений и т.д., ликвидацию мест концентрации ДТП, развитие общественного транспорта. Низкий уровень правового сознания субъектов дорожного движения является основным рискобразующим фактором, превалирующим над состоянием дорожной инфраструктуры. Вследствие этого, считаем

¹ Косырев Е.В. Мероприятия, направленные на повышение правового сознания участников дорожного движения в муниципальных документах стратегического планирования// Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 17.

обязательным включение в документы стратегического планирования муниципальных образований меры по развитию правового сознания участников дорожного движения (от детей детских дошкольных учреждений до водителей автомобилей, мотоциклов, СИМ и т.д.). В качестве индикаторов следует указывать количество ДТП и лиц, пострадавших в них (в том числе несовершеннолетних).

В заключении хотелось бы обратить внимание на скоординированную деятельность органов исполнительной власти всех уровней в рамках реализации национальных проектов, направленных на модернизацию транспортной сети и обеспечение безопасности дорожного движения.

Эффективное снижение уровня дорожно-транспортного травматизма достигается посредством внедрения конкретных инфраструктурных и организационных факторов.

Основным национальным проектом, направленным на обеспечение безопасности дорожного движения (БДД) в России до 2030 года, является нацпроект «Безопасные качественные дороги». Он включает федеральные проекты, такие как «Безопасность дорожного движения», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Развитие федеральной сети».

Проекты создают необходимую основу для повышения безопасности дорожного движения, однако их эффективность во многом зависит от внедрения и комплексного применения мер, способствующих снижению травматизма.

Считаем целесообразным активно привлекать органы местного самоуправления для детализации элементов национальных проектов применительно к условиям конкретного населенного пункта (муниципального образования), включая такие меры как: введение специальных зон с ограничением скорости, обустройство безопасных пешеходных переходов и дорожных объектов, применение элементов «успокоения движения» вблизи школ, детских садов и мест массового пребывания детей (искусственные

неровности, приподнятые пешеходные переходы и перекрестки, шиканы, ограничители проезда и сужение полос движения).

В условиях роста транспортных потоков как в городах, так и за их пределами вопросы обеспечения БДД требуют системного и междисциплинарного подхода.

«Безопасная дорожная инфраструктура, представленная зонами с ограничением скорости, качественно оборудованными пешеходными переходами и мерами по успокоению движения»¹ наряду с мероприятиями просветительского характера, направленные на формирование правосознания, навыков безопасного движения в рамках дорожной инфраструктуры, являются важными средствами снижения числа ДТП с участием несовершеннолетних граждан.

Для обеспечения БДД необходимо продолжать развитие комплексных мер, учитывающих локальные особенности и обеспечивающих устойчивую и безопасную мобильность для всех категорий участников дорожного движения. Поэтому они должны реализовываться не только контрольно-надзорными органами (Госавтоинспекция, Ространснадзор и т.д.), но и как можно большим количеством органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления различных муниципальных образований.

¹ Ясникова В.А. Безопасная инфраструктура как фактор снижения детского дорожно-транспортного травматизма (обзор зарубежного опыта)// Безопасность дорожного движения. 2025. № 3. С. 53.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе проведенного исследования основное внимание было уделено преступным деяниям, выражающимся в нарушении безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, являющихся предметом, орудием и средством преступного посягательства, в части касающейся автомобильного транспорта. Под преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта автором определяются общественно опасные деяния, предусмотренные Главой 27 Раздела IX УК РФ, посягающие на состояние защищенности перемещения и использования для перевозки людей и (или) грузов автомобильного, трубопроводного, железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена и иного транспорта, а в случаях, предусмотренных законом – еще и соответствующей транспортной инфраструктуры.

В рамках изучения состояния, динамики и географии дорожной преступности на основании данных ГИАЦ МВД России, а также информации о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Российской Федерации по обеспечению БДД был проведен анализ абсолютных и относительных показателей, отражающих как общее число зарегистрированных преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения, так и частный случай в соответствии с диспозицией ст. 264, 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ. В результате выявлено снижение числа зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ, что показывает действенность выбранного законодателем правового механизма и мер ответственности, налагаемых на виновного в его совершении, в целом по Российской Федерации. При этом следует отметить, что в 2021 году была введена ст. 264.2 УК РФ, а в 2024 году – ст. 264.3 УК РФ и эти новеллы не повлияли на рассматриваемую динамику.

Анализ аварийности по местам совершения ДТП - это ключевой инструмент для выявления участков концентрации ДТП, где за короткий

период происходит много аварий. Эти данные необходимы для разработки и реализации мер по повышению БДД (например, улучшение дорожной инфраструктуры, изменение режимов движения и усиление контроля ГИБДД). Исследование аварийности по местам совершения ДТП позволяет также оценить эффективность принимаемых решений и снизить общие показатели аварийности.

Сравнительный анализ показателей дорожной преступности по Российской Федерации, Поволжскому федеральному округу¹ и Республике Татарстан, рассчитанных на основе данных о служебной деятельности территориальных подразделений ОВД Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения в январе–сентябре (девять месяцев) 2024 и 2025 гг. показал, что наблюдается положительная динамика в целом по России (все показатели снижаются) и Республике Татарстан (снижаются 2 из 3 рассматриваемых параметра) и менее позитивная дорожная ситуация в целом в ПФО. Так, из 14 регионов, входящих в ПФО в более чем половине (8) снижается аварийность, в том числе более чем на 5 процентов в Республике Башкортостан и Саратовской области.

В Республике Татарстан больше всего ДТП происходит на дорогах местного значения, а наиболее частыми являются ДТП в виде столкновения автомобилей и наезда на пешехода, а также за 9 месяцев 2025 года наблюдается рост числа ДТП, совершенных лицами с признаками опьянения, в частности, либо по вине, лишенных права управления ТС, либо не имеющих права управления им, но при общем снижении числа аварий на дорогах по вине водителей с признаками опьянения.

Несмотря на ужесточение наказания в отношении лиц, неоднократно управлявших автомобилем в состоянии опьянения или отказавшихся пройти освидетельствование, в 2022 г. происходит рост административных

¹ Далее – «ПФО».

проступков, совершенных нетрезвыми водителями (ст. 12.8 и 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях¹).

В связи с вышесказанным считаем необходимым ввести в содержание ст. 12.8 и 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и ст. 264 и 264¹ УК РФ меры ответственности в виде конфискации транспортного средства. Во-первых, из оборота изымается само орудие правонарушения, во-вторых, правонарушитель испытывает неблагоприятные последствия в виде лишения средства передвижения и ограничения прав собственника дорогостоящего имущества.

В исследовании детерминации дорожной преступности с целью выявления закономерностей, разработки эффективных мер по их предупреждению и снижению тяжести последствий реализована методология системного подхода. В исследуемой системе «человек – автомобиль – дорога – среда» именно «человек» является центральным звеном анализа, поскольку его личностные характеристики, мотивация, профессиональные навыки (например, для водителей), поведенческие реакции, физическое состояние определяют безопасность движения транспорта. Реакция человека на дорожную ситуацию определяются комплексом всех психологических, физиологических (включая темперамент), моральных и нравственных качеств, присущих данной личности. Таким образом, личность водителя, пассажира, пешехода и т.д. как объект криминально-психологического исследования играет огромную роль в обеспечении качественного и всестороннего расследования дорожно-транспортных преступлений, а также в выявлении причин и условий совершения ДТП, в целях создания комплексной системы безопасности дорожного движения, учитывающей как технический, так и человеческий факторы.

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 07.06.2025). Доступ из: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/aa69183ecd988ed365aa7b0e5fffb687dc479b71/ (дата обращения: 11.06.2025).

Такие факторы детерминации, как низкое качество дорог и установленное скоростное ограничение, отдаленность от медицинских учреждений, снижение уровня контроля со стороны правоохранительных органов вне населенных пунктов на дорогах регионального и местного значения, во-первых, приводит к несоблюдению водителями скоростного ограничения, а, во-вторых, оказывают влияние на степень тяжести причиняемого вреда¹ гражданам и их имуществу.

Анализ временных показателей совершения ДТП позволяет выделить ряд факторов, детерминирующих совершение рассматриваемых негативных социальных явлений. К ним относятся благоприятные погодные условия, способствующие превышению скоростного режима, увеличение количества эксплуатируемых ТС в период июнь-декабрь (включая велосипеды и СИМ), предвыходной (пятница) и выходные дни (пик дорожного движения в населенных пунктах и пригородах, а также рост потребления алкоголя), утренние и вечерние часы суток² (увеличенная интенсивность движения накладывается, например, на усталость в вечерние часы и т.д.).

Таким образом, анализ системы «человек - автомобиль - дорога - среда» показал, что ДТП чаще всего совершаются в условиях интенсивного движения, в летне-осенний период, в предвыходной или выходные дни из-за нарушения требований ПДД водителем ТС. К основным факторам, детерминирующим совершение рассматриваемых деяний, относятся: правонарушающее поведение участников дорожного движения, состояние опьянения водителя ТС, недостаточный контроль за соблюдением требований ПДД со стороны правоохранительных органов, неудовлетворительное состояние дорожного покрытия и низкая пропускная способность региональных и местных автодорог, неправильная организация дорожного

¹ Иванькович Д.В. Факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 1. С. 144.

² Писаревская Е.А и Дворжицкая М.А. Преступность на транспорте: криминологическая характеристика// Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2023. №2. С.169.

движения, техническая неисправность и длительный срок службы ТС, неблагоприятные погодные условия. Установлена необходимость системного подхода при организации и осуществлении мер предупреждения ДТП, через призму комплексного видения всех элементов «человек - автомобиль - дорога - среда».

Базовыми задачами, которые следует решить в ближайшее время, являются: организация дорожного движения в период интенсивного транспортно-пешеходного потока, расширение использования современных инженерных сооружений вне населенных пунктов, повышение правовой культуры населения в целом, выявление и пресечение нарушений требований ПДД, совершаемых раз личными категориями участников дорожного движения на дорогах регионального и местного значения.

Нормативно-правовое регулирование обеспечения БДД создает организационную основу соответствующей деятельности. И в этом направлении необходимо реализовать ряд мероприятий.

Например, ввести в действие унифицированное регулирование каршеринговой и шеринговой деятельности для всех её участников. Отправными точками в разработке унифицированных стандартов и требований должны стать следующие положения:

- правовой статус договора каршеринга и шеринга. Например, как смешанный договора аренды транспортного средства и возмездного оказания услуг, с учетом краткосрочного периода аренды и особенностей использования ТС разными пользователями;

- ответственность сторон договора каршеринга и шеринга в случае нарушения ПДД и причинения ущерба, вреда жизни и здоровья третьей стороне;

- защита персональных данных пользователей приложений (сервисов) использования ТС на условиях каршеринга и шеринга (реквизиты платежных средств, ФИО пользователей и т.д.).

С целью упорядочивания пользования СИМ, формирования безопасной городской транспортной инфраструктуры предлагаем установить единый возрастной ценз для пользователей услуг шеринга в 18 лет, в качестве мест для передвижения (зон эксплуатации) определить велосипедные дорожки, для противодействия нетрезвым пользователям законодательно закрепить ограничения на прокат данных ТС в ночное время суток (например, с 23.00 до 5.00).

В целях профилактики ДТП с участием СИМ, а также добросовестного технического обслуживания ТС, надлежащего хранения и размещения на специально оборудованных парковочных стоянках (разрешенных (согласованных с) органами местного самоуправления, предлагаем обязать ежеквартально предоставлять в органы исполнительной власти населенного пункта информацию обо всех авариях с участием СИМ, принадлежащих конкретному оператору.

Поскольку дети, к сожалению, часто становятся участниками ДТП и именно им причиняется наибольший вред жизни и здоровью¹ целесообразным считаем разработку и утверждение органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления программ по интеграции инфраструктуры для СИМ в городские транспортные системы, позволяющей разделить потоки пешеходов, СИМ и велосипедистов, а также особое внимание уделить профилактической работе в организациях дошкольного и общего образования.

Взаимодействие государственных и муниципальных органов по публичному управлению БДД способствует проявлению синергетического эффекта как в отношении участников дорожного движения, так и всех субъектов деятельности в правоохранительной сфере, сферах просвещения, образования, здравоохранения, транспорта, дорожного хозяйства, культуры и др.

¹ Там же.

Значимыми являются полномочия органов власти по воспитанию детей и молодежи в рамках организации и осуществления работы с детьми и молодежью, а также участие в реализации молодежной политики.

К сожалению, хотя органами местного самоуправления разрабатываются документы стратегического планирования, регламентирующие обеспечение безопасности дорожного движения, но в основном предусматриваются мероприятия, направленные на ремонт, реконструкцию, развитие дорожной сети, установку средств организации дорожного движения: светофоров, дорожных знаков, дорожных ограждений и т.д., ликвидацию мест концентрации ДТП, развитие общественного транспорта. Низкий уровень правового сознания субъектов дорожного движения является основным рискобразующим фактором, превалирующим над состоянием дорожной инфраструктуры. Вследствие этого, считаем обязательным включение в документы стратегического планирования муниципальных образований меры по развитию правового сознания участников дорожного движения (от детей детских дошкольных учреждений до водителей автомобилей, мотоциклов, СИМ и т.д.). В качестве индикаторов следует указывать количество ДТП и лиц, пострадавших в них (в том числе несовершеннолетних).

Для обеспечения БДД необходимо продолжать развитие комплексных мер, учитывающих локальные особенности и обеспечивающих устойчивую и безопасную мобильность для всех категорий участников дорожного движения. Поэтому они должны реализовываться не только контрольно-надзорными органами (Госавтоинспекция, Ространснадзор и т.д.), но и как можно большим количеством органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления муниципальных образований.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

I. Нормативно-правовые акты

1. Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 29.12.2025). - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/ (дата обращения: 29.12.2025).

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 07.06.2025). - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/aa69183ecd988ed365aa7b0e5fffb687dc479b71/ (дата обращения: 11.06.2025).

3. Бюджетный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 31.07.1998 № 145-ФЗ. - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19702/71ca40dc63d9a84157b4afc7189f705a813d8a56/ (дата обращения: 17.11.2025).

4. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ. - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения: 11.06.2025).

5. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации: утв. Президентом РФ 14.11.2013 N Пр-2685. - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_154602/ (дата обращения: 07.12.2024).

6. О транспортной безопасности: федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 21.04.2025). - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 23.08.2025).

7. О стратегическом планировании в Российской Федерации: федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ. - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/(дата обращения: 13.10.2025).

8. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ. - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182659/ (дата обращения: 23.08.2025).

9. Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации: федеральный закон от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ. - Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/403266160/79232c367b45a2128d6a8d7ae0217075/> (дата обращения: 26.10.2025).

10. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы: распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р. – ГАРАНТ.РУ: информационно-правовой портал. - Режим доступа: URL: <https://scienceforum.ru/2018/article/2018002465> (дата обращения: 23.12.2024).

11. Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: указ Президента РФ от 14.11.2025 № 841. - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_518887/ (дата обращения: 20.10.2025).

12. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711. - Режим доступа: URL:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19010/48a0188e9b518315590d91646f300a27c85c2e24/ (дата обращения: 19.11.2025).

13. О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 25.04.2006 № 237.

- Режим доступа: URL:
https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_59802/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/ (дата обращения: 19.11.2025).

14. Паспорт федерального проекта "Безопасность дорожного движения": утв. протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" от 20.12.2018 г.

№4. - Режим доступа: URL:
<file:///C:/Users/Tangachi/Downloads/%D0%9F%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%20%D0%A4%D0%9F%20%D0%91%D0%94%D0%94.pdf> (дата обращения: 10.01.2025).

15. Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: постановление Правительства Российской Федерации от 8 октября 2020 г. № 1640. - Режим доступа: URL:
https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_364995/ (дата обращения: 02.11.2025).

16. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 № 1502. - Режим доступа: URL:
https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_363082/8fd518c85e5e6d5fdcdb95ffbbba58e8ee9b20c2c/ (дата обращения: 13.11.2025).

17. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. - Режим доступа: URL:

file:///C:/Users/%D0%90%D0%BB%D1%8C%D1%84%D0%B8%D1%8F/Downloads/7enYF2uL5kFZIOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf (дата обращения: 13.11.2025).

18. Уголовный кодекс РСФСР: Закона РСФСР от 27.10.1960 (ред. 30.07.1996). - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2950 (дата обращения: 13.12.2024) - утратил силу.

II. Специальная литература

19. Алексеева О.В. Эффективность системы ВАДС. - Екатеринбург: УГЛТУ, 2023. – 9 с. – Режим доступа: URL: https://elar.usfeu.ru/bitstream/123456789/12062/3/M_Tr_2306.pdf (дата обращения: 15.08.2025).

20. Аюпова Г. Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: дис. канд. юрид. наук. — Екатеринбург, 2018. — 225 с.

21. Баканов К.С. Полномочия региональных органов власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях реформы публичной власти// Безопасность дорожного движения. - № 3. - 2025. - С. 11–22.

22. Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. - М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. - 236 с.

23. Баканов К.С., Антонов С.Н., Исаев М.М. Административно-предупредительные меры в области безопасности дорожного движения: монография. – М.:ФКУ "НЦ БДД МВД России", 2023. – 106 с.

24. Баранчикова М.В. Конфискация транспортного средства, использованного при совершении преступлений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. - 2024. - № 2. - С. 50–54.

25. Безрукова О.В., Матюшин Н.М. Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств в России// Наука. Общество. Государство. - 2019. - Т. 7. № 2 (26). - С. 54-60.

26. Белокобыльский Н.Н., Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления. - Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1991. - 184 с.

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

28. Борцов В.В. О некоторых вопросах профилактики дорожно-транспортных преступлений в России / В.В. Борцов, Е.З. Сидорова// *Vaikal Research Journal*. - 2024. - Т. 15, № 2. - С. 505–514. - Режим доступа: URL: <https://brj-bguer.ru/reader/article.aspx?id=26612> (дата обращения: 28.05.2025);

29. Васюков В.Ф., Дамирчиев Э.И. Расследование преступлений в сфере дорожного движения: криминалистические подходы и аналитические инструменты (на примере Таиланда)// *Безопасность дорожного движения*. - 2025. - № 3. - С. 54–62.

30. Гордеева А.Д. Меры, принимаемые в отношении использования средств индивидуальной мобильности, предоставляемых для краткосрочной аренды (с учетом зарубежного опыта)// *Безопасность дорожного движения*. - 2025. - № 3. - С. 27–31.

31. Гордеева А.Д., Гусева А.А. Стратегическое планирование и правовое регулирование деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения в Бразилии // *Безопасность дорожного движения*. - 2024. - № 2. - С. 64–70.

32. Грачев М.И., Федоров П.А. Развитие системы видеонаблюдения Санкт-Петербурга как инструмента обеспечения безопасности дорожного движения // *Безопасность дорожного движения*. - 2025. - № 3. - С. 36–42.

33. Гридасова Л.В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения: Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. - Омск, 2005. - 20 с.

34. Зими́на А.А. Борьба с преступностью в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта// Материалы X Международной студенческой научной конференции «Студенческий научный форум». - Режим доступа: URL: <https://scienceforum.ru/2018/article/2018002465> (дата обращения: 26.12.2024).

35. Ива́нкович Д.В. Факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси// Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 1. С. 131-146.

36. Исаев М.М. Состояние и тенденции дорожно-транспортной преступности в Российской Федерации в период реализации десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 гг.) // Безопасность дорожного движения. - 2021. - № 3. - С. 28-32;

37. Капинус О.С. Административная преюдиция в уголовном праве: проблемы теории и практики // Журнал российского права. - 2019. - № 6. - С. 78 – 86.

38. Колосова И. М., Пашин В. М., Болдырев У. К. Прогнозирование оперативной обстановки в территориальных органах МВД России: типология прогнозов, этапы и практическое значение // Пролог: журнал о праве. – 2023. – № 3. – С. 120 – 129.

39. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (нормативно-правовое обеспечение)// Безопасность дорожного движения. - 2025. - № 3. - С. 6–10.

40. Костенников М. В. Организационно-правовые основы профилактики правонарушений органами внутренних дел: учебное пособие для вузов/ М. В. Костенников, И. А. Адмиралова, Е. В. Кашкина. – М.:

Издательство Юрайт, 2024. - 142 с. – Режим доступа:
URL: <https://urait.ru/bcode/542198> (дата обращения: 14.01.2025).

41. Костенников М. В. Организационно-правовые основы профилактики правонарушений органами внутренних дел: учебное пособие для вузов/ М. В. Костенников, И. А. Адмиралова, Е. В. Кашкина. — М.: Издательство Юрайт, 2024. - 142 с. - Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – Режим доступа:
URL: <https://urait.ru/bcode/542198> (дата обращения: 14.01.2025).

42. Косырев Е.В. Мероприятия, направленные на повышение правового сознания участников дорожного движения в муниципальных документах стратегического планирования// Безопасность дорожного движения. - 2024. - № 2. - С. 16–22.

43. Кудрявцев В.Н. Механизм преступного поведения (главы автора Кудрявцев В.Н.)/ В.Н. Кудрявцев. - М.: Юр.Норма; Инфра-М; Znanium.com, 2016. - 58с.

44. Кузнецова Н.М. Влияние каршеринга на безопасность дорожного движения в России: анализ проблем и рисков// Безопасность дорожного движения. - 2025. - № 3. - С. 23–26.

45. Новикова Е.П. Криминологическая характеристика дорожно-транспортных преступлений// Вестник Воронежского института МВД России. - 2021. - № 3. - С. 208-211.

46. Пинчук Л.В. Структура и содержание механизма дорожно-транспортных преступлений // Вопросы безопасности. - 2023. - № 4. - С. 102-110. – Режим доступа: URL:
https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=69252 (дата обращения: 28.05.2025);

47. Писаревская Е.А и Дворжицкая М.А. Преступность на транспорте: криминологическая характеристика// Вестник Сибирского юридического института МВД России. - 2023. - №2. - С.163-170.

48. Решняк М.Г. К вопросу о целесообразности введения в УК РФ состава преступления с административной преюдицией на примере криминализации нарушения Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Современное право. - 2020. - № 2. - С. 69 – 73.

49. Россинский Б.В. Синергетические подходы к осуществлению публичного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. - 2024. - № 2. - С. 11–15.

50. Таюрская Е.А., Шишмарева Е.В. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений// Сибирский юридический вестник. - 2020. - № 2 (89). - С. 89–93.

51. Тимоховец В.Д., Легостаева Е.Н., Скорженко А.Д. Повышение безопасности дорожного движения посредством комплексного воздействия на всех его участников// Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. - 2025. - Т. 27. - № 3. - С. 257–269.

52. Толмачев Н.А., Устинов А.А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств// Universum: экономика и юриспруденция: электрон. научн. журн. - 2024. - 10(120). - Режим доступа: URL: <https://7universum.com/ru/economy/archive/item/18209> (дата обращения: 25.03.2025).

53. Уголовно-правовые, криминологические и криминалистические аспекты преступлений, связанных с использованием транспортных средств: монография / Д. В. Иванов, О. Г. Карнаухова, Е. В. Кузбагарова [и др.]; отв. ред. А. В. Табаков; Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. – Санкт-Петербург: СПбГАСУ, 2020. – 275 с.

54. Филимонова И.В., Светашева С.С. Факторы, влияющие на совершение преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств// Гуманитарные научные исследования. - 2016. - № 5 – Режим доступа: URL: <https://human.snauka.ru/2016/05/14663> (дата обращения: 02.11.2024).

55. Фролова Т. Н., Шашурина Г. В. Системный подход и его роль в научном исследовании// Психология и педагогика служебной деятельности. - 2023. - № 1. - С. 158–161.

56. Чебуренков А.А. Ситуация дорожно-транспортного преступления и ее уголовно-правовое значение/ А.А. Чебуренков// Российский следователь. – 2024. - № 12. – С. 44-48;

57. Чебуренков А.А., Чикин В.З. Механизм дорожно-транспортного преступления и его уголовно-правовое значение// Огарёв-Online. - 2023. - №1 (186) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mehanizm-dorozhno-transportnogo-prestupleniya-i-ego-ugolovno-pravovoe-znachenie> (дата обращения: 28.12.2024).

58. Ясникова В.А. Безопасная инфраструктура как фактор снижения детского дорожно-транспортного травматизма (обзор зарубежного опыта)// Безопасность дорожного движения. - 2025. - № 3. - С. 49–53.

III. Материалы судебной практики

59. По делу о проверке конституционности положений статьи 212.1 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина И.И. Дадина: постановление Конституционного Суда РФ от 10.02.2017 № 2-П. - Режим доступа: URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_212659/(дата обращения: 28.11.2024).

60. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановления Пленума Верховного суда Российской Федерации от 09.12.2008 № 25. – Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». - Режим доступа: URL:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/ (дата обращения: 28.11.2024).

IV. Интернет

61. «Вождение 2021»: как возраст, стаж и пол влияют на вождение автомобиля? – Режим доступа: URL: <https://smartdriving.io/blog/vozhdenie-2021-kak-vozrast-stazh-i-pol-vliyayut-na-vozhdenie-avtomobilya/> (дата обращения: 24.12.2024).

62. В России лишением свободы заканчивается каждое третье уголовное дело о ДТП. - Режим доступа: URL: <https://tass.ru/obschestvo/9069397> (дата обращения: 21.11.2024).

63. Дорожно-транспортные травмы. - Официальный сайт «Всемирная организация здравоохранения». - Режим доступа: URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (дата обращения: 13.12.2024).

64. ДТП с участием детей составили 17,5% от общего числа в 2024 г – ГИБДД. - Режим доступа: URL: <https://vc.ru/legal/1913869-dtp-s-uchastiem-detei-v-2024-godu> (дата обращения: 11.06.2025).

65. Изьюрова Л. Раскрыть уникальный потенциал. - Режим доступа: URL: <https://transportrussia.ru/razdely/avtomobilnye-dorogi/14244-raskryt-unikalnyj-potentsial.html> (дата обращения: 29.12.2025).

66. Как алкоголь влияет на скорость реакции за рулём? Доступ из: URL: <https://folkmanlaw.com/2025/05/how-does-alcohol-affect-reaction-times-while-driving/#:~:text=Alcohol%20affects%20reaction%20time%20by,the%20risk%20of%20a%20crash> (дата обращения: 12.09.2025).

67. Обеспечение безопасности дорожного движения несмотря на заметный прогресс в этой области остается глобальной проблемой, требующей срочного решения. Официальный сайт «Всемирной организации

здравоохранения». - Режим доступа: URL: <https://www.who.int/ru/news/item/13-12-2024-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue> (дата обращения: 13.12.2024).

68. Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России [Электронный ресурс]// Автостат. Аналитическое агентство». - Режим доступа: URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения: 14.01.2025).

69. Суддеп опубликовал статистику судимости в России. - Режим доступа: URL: <https://pravo.ru/news/243360/> (дата обращения: 28.11.2024).

70. Хуснуллин: За шесть лет число жертв ДТП в России снизилось почти на четверть. - Режим доступа: <https://www.tatar-inform.ru/news/xusnullin-za-sest-let-cislo-zertv-dtp-v-rossii-snizilos-pochti-na-cetvert-5981137> (дата обращения: 15.10.2025).

ОТЗЫВ

о работе обучающегося учебной группы № М-31 заочной формы обучения,
2023 года набора, по специальности 40.04.01 – Юриспруденция
Халиуллина Артура Альбертовича,
в период подготовки магистерской диссертации
на тему «Профилактика преступлений в сфере безопасности дорожного
движения»

Представленная работа посвящена исследованию вопросов профилактики преступлений в сфере безопасности дорожного движения. Обучающийся Халиуллин Артур при выборе темы исследования проявил самостоятельность с учетом своих научных и профессиональных интересов. Слушатель четко сформулировал цель исследования и поставил задачи, необходимые для их реализации. Логичность и корректность сформулированных задач и цели в свою очередь, сформировали четкую и последовательную структуру работы.

Разработка плана исследования проводилась самостоятельно, но при этом, автор учел все предложения научного руководителя, что, несомненно сказалось на логичности и структуре плана исследования.

Актуальность темы исследования не вызывает сомнения и четко сформулирована. В работе достаточно детально и всесторонне раскрыты теоретические аспекты, касающиеся предупреждению и профилактики преступлений в сфере безопасности дорожного движения. Автор показал достаточно высокую степень владения методами системного анализа. Несомненным достоинством данного исследования является вдумчивый анализ действующего законодательства, чем автор продемонстрировал высокие навыки.

После каждой главы автор сформулировал выводы, которые являются решением поставленной во введении задачи. Выводы обоснованы, четко сформулированы.

В заключение магистерской диссертации автором сформулированы выводы и предложения по проведённой научно-практической значимости в рамках данного исследования.

Халиуллин Артур Альбертович строго соблюдал все требования и представлял все этапы выполнения работы четко и в срок, что указывает на несомненную способность рационально планировать время последовательность работ при исполнении поставленной задачи.

Все указанные научным руководителем замечания и недостатки устранялись в установленные сроки. Слушатель Халиуллин А.А. проявлял

дисциплинированность и пунктуальность, что, разумеется, сказалось положительно на результатах исследования.

В заключении работы автором сформулированы выводы и предложения по проведённому научно-практическому исследованию, данные предложения характеризуются продуманностью и имеют несомненную практическую значимость, что говорит о возможном их внедрении. С точки зрения практики, обоснование данных предложений и перспективы их внедрения являются главным достоинством работы.

Слушателем был проанализирован большой объем теоретического материала, для написания работы использованы научные труды отечественных и зарубежных авторов, проблема раскрыта всесторонне, с разных точек зрения. Весь собранный материал изложен четко, последовательно, с соблюдением внутренней логики повествования. Практическое исследование проведено на достаточно высоком методологическом и теоретическом уровнях. Прослеживается тщательная и глубокая проработка каждого вопроса. Таким образом, содержание данного дипломного исследования полностью соответствует первоначальному заданию и отвечает всем необходимым требованиям.

Оригинальность текста исследования составляет 56,18%, из них цитирование 7,75%. После каждой главы имеются выводы, которые подводят итог вышесказанному. В качестве недостатка данной работы можно отметить недостаточное исследование диссертационных исследований и монографий рассматриваемой темы, но указанный недостаток не является значительным.

Выбранная проблематика раскрыта полно и всесторонне, цель достигнута, задачи решены, выводы правильны и обоснованы, выработанные рекомендации и предложения имеют практическую значимость.

Исходя из вышеизложенного, представленная магистерская диссертация слушателя Халиуллина Артура Альбертовича рекомендуется к защите и заслуживает высокой положительной оценки.

Научный руководитель
профессор кафедры
криминологии и уголовно-
исполнительного права
майор полиции

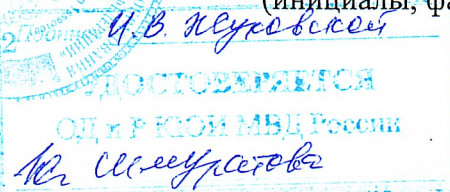


(подпись)

И.В. Жуковская

(инициалы, фамилия)

«10» 02 2026 г.



С отзывом ознакомлен

«19» 02 2026 г.

РЕЦЕНЗИЯ

на магистерскую диссертацию
обучающегося М-31 заочной формы обучения, 2023 года набора,
по специальности 40.04.01 – Юриспруденция
Халиуллина Артура Альбертовича
на тему: «Профилактика преступлений в сфере безопасности дорожного
движения»

Проблема дорожно-транспортного травматизма и преступности на дорогах остается одной из самых острых для общественной безопасности. Несмотря на совершенствование законодательства, количество правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, совершаемых в состоянии опьянения или лицами, лишенными права управления, требует поиска новых методов профилактики.

Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2026 года утвердил новые индикаторы: снижение показателей смертности на дорогах в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с данными 2023 года.

В рассматриваемом аспекте исследование автора представляется актуальным и востребованным для практической деятельности органов внутренних дел.

Автор провел комплексный анализ криминологической характеристики преступлений против безопасности движения (ст. 264, 264.1, 264.3 Уголовного кодекса Российской Федерации). В работе детально изучена личность преступника и детерминанты, способствующие совершению данных деяний. Магистрантом грамотно проанализирована текущая статистика (в разрезе Российской Федерации, Поволжского федерального округа и Республики Татарстан).

Исследованы нормативно-правовые акты, регламентирующие услуги каршеринга и шеринга (на примере средств индивидуальной мобильности), выявлены пробелы в действующем законодательстве и предложены меры, направленные на снижение аварийности с участием автомобилей, используемых на условиях каршеринга.

Для практического работника органов внутренних дел особую ценность представляют следующие результаты работы:

- разработка предложений по совершенствованию системы взаимодействия ГИБДД с образовательными и общественными организациями в рамках анализа дорожной обстановки в процессе передвижения обучающихся от дома до школы на основе нескольких параметров, включая инфраструктурные характеристики дорог, интенсивность и скорость транспортного потока, наличие пешеходных переходов, освещенность, а также частоту и тяжесть дорожно-транспортных происшествий на данном маршруте, для формирования безопасной модели поведения школьников при передвижении по маршруту «дом-школа-дом» и

развитого правосознания;

- обоснование внедрения современных технических средств контроля (системы интеллектуального видеонаблюдения) как эффективной меры общей профилактики.

Предложенные автором меры по усилению уголовной и административной ответственности за систематические нарушения правил дорожного движения как способа профилактики уголовно-наказуемых деяний заслуживают внедрения в законотворческую деятельность.

В качестве замечания следует отметить, что в работе недостаточно подробно рассмотрен зарубежный опыт применения мер принудительного характера к злостным нарушителям Правил дорожного движения, который мог бы дополнить предложенную систему профилактики.

Магистерская диссертация Халиуллина Артура Альбертовича является завершенным, самостоятельным научным исследованием, имеющим выраженную прикладную направленность. Работа соответствует установленным требованиям, а ее автор заслуживает присвоения квалификации «магистр» и оценки «отлично».

Рецензент:

Начальник УГИБДД МВД по Республике Татарстан

должность

ПОЛКОВНИК ПОЛИЦИИ

специальное звание

подпись

Р.Р. Гарипов

инициалы, фамилия

«24» 02 2026 г.

М.П.

С рецензией ознакомлен

подпись

А.А. Халиуллин

инициалы, фамилия обучающегося

«03» 03 2026 г.



СПРАВКА






Казанский юридический институт МВД России

о результатах проверки текстового документа
на наличие заимствований

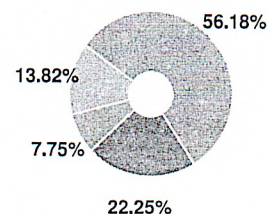
ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНА В СИСТЕМЕ АНТИПЛАГИАТ.ВУЗ

Автор работы: Халиуллин Артур Альбертович
Самоцитирование
рассчитано для: Халиуллин Артур Альбертович
Название работы: Магистерская диссертация_Халиуллин Артур
Тип работы: Не указано
Подразделение:

РЕЗУЛЬТАТЫ

СОВПАДЕНИЯ		22.25%
ОРИГИНАЛЬНОСТЬ		56.18%
ЦИТИРОВАНИЯ		7.75%
САМОЦИТИРОВАНИЯ		13.82%
ИИ-КОНТЕНТ		0%

ДАТА ПОСЛЕДНЕЙ ПРОВЕРКИ: 08.03.2026



Структура документа: Проверенные разделы: основная часть с.2, 2, 7-62, титульный лист с.1, введение с.2, 3-6, выводы с.63-69

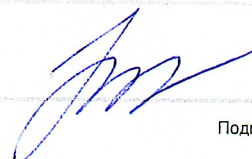
Модули поиска: Перефразирования по коллекции IEEE; Кольцо вузов; СПС ГАРАНТ: аналитика; Переводные заимствования по коллекции Интернет в английском сегменте; Шаблонные фразы; IEEE; СМИ России и СНГ; Перефразированные заимствования по коллекции Интернет в английском сегменте; Цитирование; ИПС Адилет; Переводные заимствования по коллекции Интернет в русском сегменте; Перефразирования по СПС ГАРАНТ: аналитика; Патенты СССР, РФ, СНГ; Сводная коллекция научных работ Беларуси; Публикации РГБ; Сводная коллекция ЭБС; СПС ГАРАНТ: нормативно-правовая документация; Коллекция НБУ; Публикации eLIBRARY; Публикации eLIBRARY (переводы и перефразирования); Перефразированные заимствования по коллекции Интернет в русском сегменте; Публикации РГБ (переводы и перефразирования); Переводные з...

Работу проверил: Жуковская Ирина Викторовна

ФИО проверяющего

Дата подписи:

08.03.26



Подпись проверяющего



Чтобы убедиться
в подлинности справки, используйте QR-код,
который содержит ссылку на отчет.

Ответ на вопрос, является ли обнаруженное заимствование
корректным, система оставляет на усмотрение проверяющего.
Предоставленная информация не подлежит использованию
в коммерческих целях.