

На правах рукописи

ДОБРЕНКОВ АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ

**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМИ**

Специальность 12.00.08 – уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

МОСКВА- 2019

Диссертация выполнена на кафедре криминологии федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя»

Научный руководитель – доктор юридических наук, профессор
Иванцов Сергей Вячеславович

Официальные оппоненты – Пикуров Николай Иванович
доктор юридических наук, профессор
профессор кафедры уголовно-правовых
дисциплин федерального государственного
казенного образовательного учреждения
высшего образования «Университет
прокуратуры Российской Федерации»

Белокобыльский Николай Николаевич
кандидат юридических наук, доцент
доцент кафедры уголовного права и
криминологии юридического факультета
федерального государственного
бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«Московский государственный
университет имени М.В. Ломоносова»

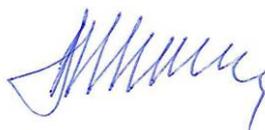
Ведущая организация – федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования «Орловский юридический
институт МВД России имени В.В. Лукьянова».

Защита диссертации состоится « 25 » декабря 2019 г. в 14 час. на
заседании диссертационного совета Д 203.019.03, созданного на базе
федерального государственного образовательного учреждения высшего
образования «Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя» по
адресу: 117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, д. 12, УЛК № 2, зал
заседаний диссертационного совета

С диссертацией можно ознакомиться в общей библиотеке и на сайте
Федерального государственного образовательного учреждения «Московский
университет МВД России имени В.Я. Кикотя» (<http://diss.mosu-mvd.com>).

Автореферат разослан « » 2019 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент



А.А. Шишков

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертации. Криминологическая оценка современных реалий российского общества неизменно связана с научным обоснованием многочисленных проблем безопасности, от решения которых в итоге зависит будущее нации. Традиционно в ряду подобных проблем криминологами рассматриваются криминогенные и криминальные угрозы, представляющие опасность для нормального развития общественных отношений, дезорганизующие процессы формирования позитивных начал в каждой из сфер социальной жизнедеятельности.

Одной из таких сфер, всегда обращающих на себя пристальное внимание населения, государственных органов, ученых и специалистов, является сфера дорожного движения. Сегодня она, как никогда, нуждается в серьезной защите от криминальных угроз, главным образом, складывающихся из неосторожных преступлений, но по своим тяжким последствиям нередко превосходящих ущерб от умышленных уголовнонаказуемых деяний. За прошедшее десятилетие на российских дорогах более 3 миллионов человек получили ранения различной степени тяжести, погибло 350 тысяч человек. По справедливому замечанию Президента России В.В. Путина, данные цифры сопоставимы с населением приличного города¹.

В настоящий период в нашей стране осуществляется ряд мероприятий федерального значения в области безопасности дорожного движения, итогом реализации которых должно стать существенное снижение аварийности. Так, уже входит в завершающую стадию вторая Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»², главной целью которой является сокращение на 28,82 % количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с 2012 годом. Национальный проект «Безопасные и качественные дороги» определяет одной из целей снижение смертности на дорогах в 3,5 раза к 2024 году по сравнению с 2017 годом и достижение показателя социального риска, равного четырем³. Стратегия безопасности дорожного движения, помимо

¹ Выступление Президента Российской Федерации В.В. Путина на заседании президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения // Официальный сайт Президента РФ [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51506> (дата обращения: 11.12.2018).

² О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Официальный сайт федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс]. – URL: http://www.fcp-pbdd.ru/about_program/index.php (дата обращения: 30.07.2019).

³ О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 // Справочно-правовая система «Гарант». [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71837200/> (дата обращения: 30.07.2019);

достижения показателя 4 погибших на 100 тыс. населения, устанавливает целью стремление к нулевой смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 2030 году⁴.

Вместе с тем общая картина аварийности на дорогах нашей страны показывает, что дорожно-транспортная сфера является одной из наиболее криминогенных. Так, в 2009 году по статье 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» было зарегистрировано 26 307 преступлений, а по статье 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта» – 178 преступлений. В 2010 году – 26 307 и 197, в 2011 году – 27 302 и 224, в 2012 – 29 370 и 299, в 2013 – 28 249 и 365, в 2014 – 28 437 и 217, в 2015 году – 26 662 и 85, в 2016 году – 22 013 и 85, в 2017 году – 21 007 и 60, в 2018 году – 20 144 и 58 соответственно⁵. Несмотря на относительное снижение количества преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, за прошедшее десятилетие лет показатели их совершения не опускались ниже двадцати тысяч преступлений.

В проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, которую пытаются решить специалисты, есть область, на первый взгляд, вполне очевидная, однако, как ни странно, довольно малоизученная, а потому не образующая самостоятельной научно-информационной базы предупреждения дорожно-транспортных преступлений. Речь идет о дорожно-транспортных преступлениях, совершаемых несовершеннолетними. Конечно, нельзя сказать, что правоохранители не обращают своего профессионального внимания на несовершеннолетних участников дорожного движения. Однако до сих пор этот аспект был скорее виктимологическим, связанным с изучением вопросов детского дорожно-транспортного травматизма. Несовершеннолетними, совершающими преступления в области безопасности дорожного движения, в большей степени интересовались лица, расследовавшие такие деяния, но только в объеме, имеющем значение для расследования уголовного дела. Разумеется, все это привело к тому, что у правоохранителей сформировалось мнимое представление о малочисленности фактов изучаемого криминального явления, однако статистика дорожно-транспортных происшествий, совершенных несовершеннолетними, говорит об обратном. Так, согласно статистическим данным ГУОБДД МВД России, в 2012 году было зарегистрировано 2784

Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные дороги» // Официальный сайт национального проекта «Безопасные и качественные дороги» [Электронный ресурс]. – URL: <https://bkdrf.ru/uploads/doc/> (дата обращения: 30.07.2019).

⁴ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 г. № 1-р // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_288413/ (дата обращения: 30.08.2019).

⁵ На основании формы государственного статистического наблюдения «Единый отчет о преступности» (Форма 1-Г) за 2009-2018 гг. // По данным ГИАЦ МВД России.

таких происшествия, в результате которых 185 человек погибло и 2689 получили ранения, в 2013 году – 2941, в которых 192 погибло и 2906 получили ранения, в 2014 году – 2770, в которых 213 погибло и 2688 получили ранения, в 2015 году – 1529, в которых 97 погибло и 1452 получили ранения, в 2016 году – 1327, в которых 82 погибло и 1260 получили ранения, в 2017 – 1487, в которых 88 погибло и 1796 получили ранения, в 2018 – 1518, в которых 109 погибло и 1811 получили ранения⁶. Вместе с тем, согласно данным ГИАЦ МВД России, за последние семь лет произошел существенный рост (+ 47%) количества преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, совершенных несовершеннолетними: в 2012 году было зарегистрировано 214 преступлений, в 2013 – 258, в 2014 – 188, в 2015 – 254, в 2016 – 287, в 2017 – 291 и в 2018 – 315 таких преступлений⁷. Такие негативные тенденции (одновременный рост дорожно-транспортных происшествий, совершенных несовершеннолетними и преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, также совершенных несовершеннолетними) свидетельствуют о необходимости совершенствования и модернизации предупредительных мер в этой сфере.

Необходимо отметить, что сложившуюся ситуацию может усугубить ряд обстоятельств. В первую очередь это стремительный рост востребованности иных средств передвижения (таких как электросамокаты, гироскутеры, сигвеи и т.п.), использование которых практически никак не урегулировано законодательством, а лица, управляющие такими средствами передвижения, приравнены к пешеходам. В виду своей привлекательной стоимости, удобства и простоты в использовании данные устройства все активнее используются именно несовершеннолетними.

Вторым обстоятельством является бурное развитие в последние годы сервиса каршеринга. Уже сегодня нередки случаи, когда несовершеннолетний различными незаконными способами (приобретение фальшивого аккаунта, использование чужого аккаунта и т.д.) получает доступ к управлению такими транспортными средствами.

Подтверждением актуальности исследования служит и тот факт, что в дорожно-транспортных преступлениях, совершаемых несовершеннолетними, более того, в их предупреждении, несомненно, есть своя криминологическая специфика. Она закономерно проявляет себя в механизме этих преступлений, в их взаимосвязи с другими «подростковыми» правонарушениями, в детерминации, в личностных, социально-групповых, психологических и иных характеристиках, формирующих определенный «стиль» совершения дорожно-транспортных преступлений. Все это требует разработки адекватных, научно обоснованных мер социально-правовой защиты от

⁶ Сведения ГУОБДД МВД России // Официальный сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. – URL: <http://гибдд.рф> (дата обращения: 25.04.2019).

⁷ На основании формы государственного статистического наблюдения «Единый отчет о преступности» (Форма 3-ЕГС) за 2012-2018 гг. // По данным ГИАЦ МВД России.

дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними, активного участия в предупредительной деятельности не только органов внутренних дел, но и общества в целом.

Таким образом, вышеперечисленное позволяет констатировать актуальность темы диссертационного исследования, свидетельствует о необходимости и своевременности его проведения.

Степень научной разработанности темы. Учитывая, что теоретической основой предлагаемого научного анализа заявленной к изучению дорожно-транспортной преступности является существующая в криминологической науке исследовательская информация и о неосторожной преступности, и о преступности несовершеннолетних, можно констатировать, что соответствующая этим предметам проблематика содержится в довольно обширном перечне научных работ, посвященных, с одной стороны, преступности несовершеннолетних, с другой – неосторожной преступности. Поэтому в первом случае мы находим ее у таких ученых, как Г.А. Аванесов, А.И. Алексеев, Ю.М. Антонян, Р.М. Абызов, М.М. Бабаев, Н.И. Ветров, А.И. Долгова, Е.С. Жигарев, С.В. Иванцов, В.Н. Кудрявцев, К.Е. Игошев, Ю.В. Николаева, Г.М. Миньковский, В.А. Лелеков, В.В. Панкратов, В.А. Плешаков, Ю.Е. Пудовочкин, А.Б. Сахаров и др., во втором – в работах, посвященных неосторожной, в том числе дорожно-транспортной преступности, авторами которых в разное время были Л.В. Гридасова, И.А. Гумеров, В.И. Жулев, В.Е. Квашиш, Д.С. Ковалев, А.И. Коробеев, А.П. Кузнецов, Д.О. Кузьменко, В.В. Лукьянов, Н.И. Пикуров, А.В. Соляной, И.В. Танага, Е.А. Чипурина, А.И. Чучаев, А.И. Шахриманьян, Е.О. Яковлева и др. Отдельные вопросы, которые в той или иной степени касаются тематики нашей работы, можно встретить в трудах таких ученых, как А.П. Дмитренко, Н.Г. Кадников, С.И. Кириллов, Г.Ю. Лесников, Р.Б. Осокин, А.М. Плешаков, В.Н. Фадеев.

Криминологические исследования вышеназванных ученых сформировали научную базу для дальнейших исследований как преступности несовершеннолетних, так и уголовно-наказуемых деяний в области дорожного движения. Однако в настоящее время сфера интересов ювеналистов была преимущественно акцентирована на умышленных преступлениях, а научные деятели дорожно-транспортной отрасли в основном изучали «классическую» (взрослую) преступность, несовершеннолетние рассматривались ими лишь с позиций виктимологии.

Все это говорит о высокой значимости и актуальности криминологического исследования дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних на сегодняшний день.

Объект исследования. Объектом исследования является совокупность общественных отношений, возникающих в связи с совершением несовершеннолетними дорожно-транспортных преступлений и их предупреждением органами внутренних дел.

Предмет исследования образуют: нормы уголовного законодательства, регламентирующие ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; криминологические закономерности, основные показатели и тенденции дорожно-транспортной преступности несовершеннолетних; процессы ее детерминации и индивидуального преступного поведения; механизм совершения несовершеннолетними дорожно-транспортных преступлений; участвующие в этом механизме лица с присущими им свойствами и качествами, влияющими на соответствующее предкриминальное, собственно преступное и посткриминальное поведение; виктимологические свойства и качества лиц, пострадавших от дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних; состояние и перспективы развития системы предупреждения дорожно-транспортной преступности несовершеннолетних.

Целью исследования является обоснование и формулирование предложений и рекомендаций, направленных на повышение эффективности предупреждения дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними, обеспечение безопасности дорожного движения в целом.

Достижению цели исследования способствовало решение следующих **задач**:

- определены теоретико-методологические основы криминологического анализа дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних;
- подвергнуты научному анализу уголовно-правовые нормы об ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений (ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», ст. 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта»);
- выявлены основные криминологические показатели, тенденции и взаимосвязи дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних;
- проведен анализ системы криминологической детерминации дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних;
- осуществлен анализ механизма совершения несовершеннолетними дорожно-транспортных преступлений;
- проанализированы свойства, качества, структура и типология личности несовершеннолетнего, совершившего дорожно-транспортное преступление;
- исследованы виктимологические свойства и качества лиц, потерпевших от дорожно-транспортных преступлений, совершенных несовершеннолетними;
- проведен анализ общесоциальных и специально-криминологических мер предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних;

– определены место и роль органов внутренних дел в системе анализа и предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних;
– разработаны и обоснованы рекомендации и предложения, реализация которых будет способствовать повышению результативности предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних и обеспечения безопасности дорожного движения.

Методологическая база исследования включает в себя традиционные общенаучные и частнонаучные (специально-криминологические) методы изучения общественно опасных явлений и социальных процессов, которые основаны на фундаментальных принципах юридических наук, в особенности криминологии, а также отвечают методологическим критериям социологии, психологии, педагогики и философии.

Методическую основу сбора и обработки эмпирических данных исследования составили методы социологического наблюдения и опроса, контент-анализ, а также документальный, сравнительно-правовой и статистический методы, используемые с учетом соблюдения условий репрезентативности.

Нормативную базу исследования образуют международные нормативные правовые акты, регулирующие отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения и защиты прав несовершеннолетних, Конституция Российской Федерации, отечественное уголовное законодательство, федеральные законы, правовые акты Президента РФ, Правительства РФ и законодательные акты иных органов государственной власти, затрагивающие те или иные аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних.

Эмпирическую базу исследования образуют результаты опросов, проведенных по разработанным автором анкетам в 2014-2018 годах:

– несовершеннолетних пользователей социальной сети «ВКонтакте», проживающих на территории Российской Федерации – 196 человек;

– несовершеннолетних, обучающихся в образовательных организациях основного общего, среднего общего и среднего профессионального образования г. Воронежа и г. Москвы – 326 человек;

– сотрудников органов внутренних дел (сотрудников подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориальных органов МВД России по Орловской, Брянской, Воронежской, Костромской, Ивановской, Калужской, Рязанской областям и по г. Москве – 216 человек; сотрудников подразделений по делам несовершеннолетних территориальных органов МВД России по Воронежской, Липецкой, Тамбовской, Брянской, Орловской областям – 139 человек);

– педагогов, работающих в образовательных организациях основного общего, среднего общего и среднего профессионального образования г. Воронежа и г. Москвы – 52 человека;

– ученых (ученых и научно-педагогических работников образовательных организаций высшего образования юридического профиля) – 73 человека.

Также эмпирическая база исследования включает данные, полученные в результате изучения автором материалов 48 уголовных дел, возбужденных в период с 2009 по 2018 год по признакам состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, находящихся в архивах судов Брянской, Воронежской, Орловской областей, а также материалы судебной практики, размещенные в сети интернет по дорожно-транспортным преступлениям, совершенным на территории республик Башкортостан, Дагестан, Коми, Красноярского края, Иркутской, Кемеровской, Тюменской областей. Автором проанализированы сведения, касающиеся темы исследования, размещенные в средствах массовой информации, проведен мониторинг информационного пространства сети Интернет. Изучены статистические данные ГИАЦ МВД России о количестве дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних и статистические данные ГУОБДД МВД России о состоянии аварийности по вине несовершеннолетних в период с 2012 по 2018 год. Осуществлен анализ результатов исследований общественного мнения по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, проводимых МВД России, ГУОБДД МВД России, фондом «Общественное мнение», ВЦИОМ и др. в период с 2009 по 2018 год.

Обоснованность и достоверность положений диссертационного исследования достигнуты применением ранее научно обоснованных и апробированных научными исследованиями методов научного познания, соблюдением общепринятых требований и традиционных положений теории, методологии и методики криминологической науки, использованием результатов исследований других отраслевых наук, обобщением правоприменительной практики и личного опыта экспертов, комплексным анализом литературных источников, репрезентативностью эмпирических данных, на основе которых построены предлагаемые научные положения, предложения и выводы, а также их апробацией.

Научная новизна диссертации состоит в том, что она фактически является первым в современной криминологической науке исследованием дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними. Его результаты дополняют криминологическую науку знаниями о криминологических закономерностях, современном состоянии и тенденциях дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних; процессах их детерминации, причинах и условиях индивидуального дорожно-транспортного преступного поведения; о механизмах совершения несовершеннолетними дорожно-транспортных преступлений; об участвующих в этом механизме несовершеннолетних с присущими им свойствами и качествами, влияющими на соответствующее предкриминальное, собственно преступное и посткриминальное поведение; о

виктимологических свойствах и качествах лиц, пострадавших от дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних; о состоянии и перспективах развития системы предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних и предпосылках обеспечения безопасности дорожного движения.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Вывод о том, что дорожно-транспортные преступления несовершеннолетних являются специфическим криминологическим феноменом, который обусловлен наличием в их структуре признаков дорожно-транспортной и подростковой преступности, совокупность которых представляет собой систему взаимосвязанных элементов, порождающих свойства таких преступлений. При этом определено, что дорожно-транспортное преступление, совершенное несовершеннолетним, представляет собой виновное общественно опасное деяние, предусматривающее преднамеренное нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение вреда, предусмотренного ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» или ст. 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта».

2. Вывод о том, что дорожно-транспортные преступления несовершеннолетних обладают специфической субституционной (от лат. *substitutio* – замена, подмена) латентностью, которая отражает свойство таких преступлений быть скрытыми от официальной регистрации из-за искусственного изменения их видовой принадлежности (преступления, фактически совершенные несовершеннолетними, регистрируются без учета возрастной особенности субъекта). Происходит это либо при реальной замене субъекта преступления, когда за содеянное к уголовной ответственности привлекается родитель или другое совершеннолетнее лицо, либо несовершеннолетний скрывается с места дорожно-транспортного преступления и впоследствии его личность не устанавливается, а преступление регистрируется без учета возрастных особенностей и субъекты профилактики, как правило, воспринимают это преступление как совершенное взрослым. Исследование субституционной латентности дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних позволяет определить их количество, близкое к реальному показателю таких преступлений и с учетом этого разрабатывать соответствующие предупредительные меры.

3. Вывод о том, что система детерминации дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних отличается своеобразием, и в своем составе имеет следующие компоненты:

- объективно-глобальные – представляют собой совокупность широкомасштабных явлений, оказывающих влияние на всю преступность в целом и дорожно-транспортные преступления, совершаемые несовершеннолетними, в частности;

- объективно-отраслевые – представляют собой совокупность явлений, протекающих в дорожно-транспортной сфере и процессах формирования законопослушного участника дорожного движения;

- субъективно-отраслевые – психофизиологические процессы, протекающие в организме человека и влияющие на его поведение в условиях дорожного движения;

- субъективно-индивидуальные – совокупность внутренних факторов, характерных для несовершеннолетних участников дорожного движения ввиду их возрастных психофизиологических особенностей.

4. Установлено, что особую роль в механизме совершения несовершеннолетним дорожно-транспортного преступления играет предкриминальное поведение, которое представляет собой противоправные деяния несовершеннолетних в условиях дорожного движения (нарушения Правил дорожного движения), не повлекшие наступления уголовно наказуемых последствий, которые определяют в сознании подростка правовой нигилизм и могут повлечь совершение не только дорожно-транспортного, но и иного преступления. В этой связи для специально-криминологического предупредительного воздействия на предкриминальное поведение несовершеннолетних участников дорожного движения предложено использовать институт объявления официального предостережения о недопустимости действий, создающих условия для совершения преступлений, административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, отнесенных законодательством Российской Федерации к подведомственности полиции.

5. Портрет «типичного» несовершеннолетнего, сформированный на основе проведенного анализа уголовных дел, совершившего дорожно-транспортное преступление, который характерен для 70 % изученных материалов уголовных дел: несовершеннолетний 17 лет, управляющий мотоциклом или мопедом, с пассажирами (знакомыми, преимущественно сверстниками); преступление совершает в летний каникулярный период, в выходной день, в вечернее время на улицах небольшого города или поселка, где постоянно проживает; на момент совершения деяния учится в старших классах школы или на первом курсе в образовательной организации среднего профессионального образования. Данные типологические особенности несовершеннолетнего, совершившего дорожно-транспортное преступление, служат индикаторами для раннего выявления потенциальных несовершеннолетних правонарушителей правил дорожного движения, а также позволяют выделить наиболее целесообразные для применения к ним криминологические меры профилактики.

6. Вывод о том, что в 65 % случаев поведение пассажиров, которые стали жертвами дорожно-транспортного преступления, совершенного несовершеннолетним, провоцировало или способствовало его совершению. При этом такое воздействие на развитие криминогенной ситуации осуществляется потерпевшими как в активной, так и в пассивной формах.

Пассивное влияние характеризуется воздействием пассажиров на возникновение и развитие криминогенной ситуации без осуществления каких-либо активных целенаправленных действий. Так, само наличие сверстников рядом с подростком до непосредственного совершения им дорожно-транспортного преступления воздействует на формирование мотивации предкриминального поведения. Данное обстоятельство является одной из причин совершения несовершеннолетним опасных маневров и (или) превышения скорости, которые приводят к дорожно-транспортным происшествиям с тяжкими последствиями. Активное влияние характеризуется действиями лиц из окружения подростка, которые стали одним из условий возникновения криминогенной ситуации. К таким действиям следует отнести случаи, когда лица добровольно и осознанно передают управление транспортным средством несовершеннолетним.

Выявленные виктимологические особенности пассажиров несовершеннолетних, совершивших дорожно-транспортные преступления, позволяют установить группы риска и конкретных лиц с повышенной степенью виктимности с целью нейтрализации причин и условий, способствующих совершению рассматриваемых преступлений, а также разработки либо совершенствования уже имеющихся специальных средств защиты от дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними.

7. Определено, что предупреждение дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних заключается в осуществлении комплекса мер специально-криминологического характера, которые, в зависимости от вектора воздействия, подразделяются на две группы:

- I группа – меры, нейтрализующие детерминанты объективного характера (обеспечение безопасности дорожных условий, организация движения транспортных средств, обеспечение безопасности транспортных средств и проведение мероприятий по снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий);

- II группа – меры, нейтрализующие детерминанты субъективного характера (совершенствование подготовки участников дорожного движения, корректировка практики использования социальной рекламы в отношении участников дорожного движения, проведение профилактических мероприятий и иное воздействие на правосознание несовершеннолетних участников дорожного движения посредством мер правового и технического характера).

8. Предложение о новой редакции статьи 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» УК РФ:

Статья 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»

«1. Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением

учебной езды) или лишенному такого права, лицом, подвергнутым административному наказанию за передачу управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством, – наказывается...

2. Управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды), подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством без права управления, – наказывается...

3. Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей, – наказывается...»;

9. Предложения о совершенствовании законодательства в сфере безопасности дорожного движения в целях предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних:

а) для урегулирования использования таких средств передвижения как электросамокаты, гироскутеры, сигвеи и т.п.:

дополнить часть 1 статьи 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» абзацем следующего содержания:

«категория «М1» – биогибридные транспортные средства».

дополнить подраздел 1.2 раздела 1 Общие положения Постановления Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» абзацем следующего содержания:

«Биогибридное транспортное средство – механическое транспортное средство, которое, как правило, приводится в движение электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт или иное устройство со схожими характеристиками, и может, как правило, приводиться в движение мускульной энергией лиц, находящихся на данном транспортном средстве.»;

изложить абзацы подраздела 1.2 раздела 1 Общие положения Постановления Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» в следующей редакции:

«Велосипед – транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток»;

«Механическое транспортное средство – транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на

любые тракторы, самоходные машины и биогибридные транспортные средства».

б) для противодействия негативного влияния на правосознание несовершеннолетних участников дорожного движения:

дополнить статью 5 «Виды информации, причиняющей вред здоровью и (или) развитию детей» Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию» пунктом следующего содержания: «способная вызвать у детей желание управлять транспортным средством до достижения установленного законом возраста и при отсутствии специального права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и входящих в них подкатегорий»;

в) для изучения курса Правил дорожного движения в школах:

дополнить подпункт 11.10 «Физическая культура и основы безопасности жизнедеятельности» Федерального государственного образовательного стандарта основного общего образования, утвержденного Приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 17 декабря 2010 г. № 1897, информацией следующего содержания:

абзац «Изучение предметной области «Физическая культура и основы безопасности жизнедеятельности» должно обеспечить:

– «формирование и развитие установок законопослушного поведения в условиях дорожного движения»;

абзац «Основы безопасности жизнедеятельности»:

– «формирование убеждения в неукоснительном соблюдении Правил дорожного движения».

г) для виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних:

дополнить КоАП РФ статьей 12.26.1 «Невыполнение пассажиром транспортного средства требований отказаться от поездки в качестве пассажира» следующего содержания:

1. Невыполнение пассажиром транспортного средства требований отказаться от поездки в качестве пассажира в случае, когда он осведомлен о том, что водитель транспортного средства не имеет права управления им – влечет наложение административного штрафа в размере пятнадцати тысяч рублей.

2. Невыполнение пассажиром транспортного средства требований отказаться от поездки в качестве пассажира в случае, когда он осведомлен о том, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения – влечет наложение административного штрафа в размере двадцати тысяч рублей.

10. Вывод о целесообразности создания на базе региональных подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения ГИБДД МВД России, занимающих центральное место в системе субъектов предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних,

структурных единиц (отдельных сотрудников или групп) для осуществления мониторинга сети Интернет, создания качественного контента и увеличения популярности интернет-ресурсов, пропагандирующих безопасность дорожного движения.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что предложенными автором выводами и рекомендациями внесен определенный вклад в развитие теории современной криминологической науки в области предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних. В исследовании приведены и обоснованы криминологические особенности дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних, а также предложения по их предупреждению, которые развивают существующие в криминологической науке теоретические представления о детерминации дорожно-транспортной преступности в целом и системе ее предупреждения. Помимо этого полученные результаты могут быть использованы для развития уголовной и административной науки, а также психологии и социологии.

Материалы исследования также могут быть использованы в учебном процессе образовательных организаций, реализующих образовательные программы по юридическим направлениям, при преподавании криминологии, предупреждения преступлений и административных правонарушений, виктимологии, уголовного права, административного права, а также стать теоретической базой для дальнейших научных исследований вопросов предупреждения дорожно-транспортных преступлений, подростковой преступности, проблем повышения безопасности дорожного движения.

Практическая значимость исследования состоит в том, что использование его результатов субъектами обеспечения безопасности дорожного движения и предупреждения преступлений несовершеннолетних будет способствовать качественному совершенствованию их деятельности. Выводы и предложения, полученные в ходе исследования, могут использоваться при разработке федеральных и региональных программ по повышению безопасности дорожного движения и предупреждению правонарушений несовершеннолетних. Результаты диссертации могут стать инструментом совершенствования нормативной правовой базы в области обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики подростковых девиаций.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертационного исследования были предметом обсуждения на заседаниях кафедры криминологии Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, а также докладов и выступлений на конференциях в различных образовательных учреждениях: «Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии» (г. Воронеж, Воронежский институт МВД России, 16.06.2016г.), «Уголовная политика и культура противодействия преступности» (Краснодарский университет МВД России, 30.09.2016г.), «Управление деятельностью по обеспечению безопасности

дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования» (г. Орел, Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 20–21.04.2017г.), «Преступность в СНГ: проблемы предупреждения и раскрытия преступлений» (г. Воронеж, Воронежский институт МВД России, 25.05.2017г.), «Обеспечение безопасности дорожного движения: вызовы и решения» (г. Москва, Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 24.05.2018г., 18.06.2019г.), XXVI Международная научная конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов» (г. Москва, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, 8–12.04.2019г.).

Результаты диссертационного исследования внедрены в деятельность НИЦ БДД МВД России, ГУ МВД России по г. Москве, ГУ МВД России по Воронежской области, УМВД России по Брянской области, используются в образовательном процессе Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, Воронежского института МВД России, Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. Результаты исследования отражены в одиннадцати научных публикациях автора общим объемом 3,7 п.л., пять из них опубликованы в изданиях, входящих в перечень научных журналов, рекомендуемых Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для публикации основных результатов диссертационных исследований.

Структура диссертационного исследования и ее содержание соответствуют требованиям, установленными Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации, определяются его целью, задачами, объектом и предметом. Диссертация состоит из введения, двух глав, объединяющих семь параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы диссертации, ставятся цель и задачи, определяются объект и предмет исследования, его методологическая и эмпирическая основа, нормативная база, раскрывается научная новизна, отмечается теоретическая и практическая значимость исследования, формулируются положения, выносимые на защиту, указываются сведения об апробации результатов исследования.

Первая глава **«Криминологическая характеристика дорожно-транспортной преступности несовершеннолетних»** состоит из четырех параграфов.

Первый параграф **«Дорожно-транспортная преступность несовершеннолетних как объект комплексного криминологического исследования»** посвящен рассмотрению дорожно-транспортных преступлений в аспекте криминологического исследования.

Определяется, что дорожно-транспортные преступления, совершаемые несовершеннолетними, имеют множество специфических черт, которые не только позволяют говорить о самостоятельности существования данного феномена, но и раскрывают взаимосвязи с другими социальными явлениями.

Одной из таких черт является уникальное место, которое данные преступления занимают в структуре всей преступности. Неповторимость заключается в том, что они одновременно являются составной частью дорожно-транспортной преступности и преступности несовершеннолетних.

Данное обстоятельство говорит о большой актуальности проведенного исследования. Раскрывается она в двух аспектах.

Так, для дорожно-транспортной преступности рассмотренные нами явления выступают неким криминальным резервом. В данном случае мы говорим не о возможном рецидиве во взрослом возрасте, а о колоссальном криминальном потенциале предкриминального поведения. Дорожно-транспортные преступления являются неосторожными деяниями, и вероятность их возникновения зависит от стечения многих обстоятельств, поэтому совершить их может в любом возрасте. Ни для кого не секрет, что самой аварийной категорией участников дорожного движения являются молодые водители, большинство из которых – это вчерашние несовершеннолетние, и именно в данный период формировался образ их поведения на дороге. Данную точку зрения поддержали 84 % опрошенных сотрудников ОВД и 93 % ученых.

Для преступности несовершеннолетних рассматриваемые нами явления являются своего рода зеркалом. Именно в сфере дорожного движения раскрываются все настроения, царящие в сообществе подростков (и не только), и их девиации. Такого мнения придерживаются 89 % опрошенных сотрудников ОВД и 96 % ученых. В данном вопросе ключевую роль играет предкриминальное поведение, так как подросток, у которого уже вошло в обыденность нарушение Правил дорожного движения, гораздо легче может

решиться совершить другое противоправное деяние. За данную точку зрения высказались 68 % сотрудников ОВД.

Также в первом параграфе определяется область исследования, которая не ограничивается изучением дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних в их уголовно-правовом понимании, а распространяется и на иные социальные явления, имеющие криминологическое значение. Дается определение основным категориям, используемым в диссертации. Среди них выделяется дорожно-транспортное происшествие, под которым понимается виновное противоправное деяние, в результате которого причиняется вред жизни или здоровью человека или имуществу, влекущее за собой правовую ответственность. Центральным понятием является дорожно-транспортное преступление, совершенное несовершеннолетним, под которым понимается виновное общественно опасное деяние, совершенное по неосторожности несовершеннолетним, посредством нарушения Правил дорожного движения, ответственность за которое предусмотрена нормами уголовного законодательства.

Выделяются специфические криминологические черты исследуемых преступлений. Определяется, что дорожно-транспортные преступления, совершаемые несовершеннолетними, являются системой, объединяющей в себе, как говорилось ранее, криминологические особенности как преступлений, совершаемых в сфере дорожного движения, так и преступности несовершеннолетних. При этом данные особенности не образуют механической суммы, а в процессе взаимодействия формируют элементы с уникальными свойствами, что дает нам право говорить об эмерджентности данной системы.

Определяются методологическая основа и методика исследования. Изучению подверглись не только статистические данные об аварийности по неосторожности несовершеннолетних, но и результаты исследований других ученых и экспертов. Наряду с «классическим» опросом респондентов посредством анкетирования на бумажных носителях применялся интернет-опрос. В исследовании проводилось определение уровня познаний несовершеннолетних в области дорожного движения и степени ориентации в дорожных ситуациях.

Во втором параграфе *«Основные криминологические показатели, тенденции и взаимосвязи дорожно-транспортной преступности несовершеннолетних»* осуществлен анализ криминологических показателей дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних, исследованы их взаимосвязи с различными социальными и иными процессами и явлениями.

Проведенное исследование показало, что существующая отчетность о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств ввиду ограниченности своего содержания не может удовлетворить потребности настоящего криминологического исследования, в связи с чем в диссертации анализируются основные показатели аварийности

по неосторожности несовершеннолетних в Российской Федерации за последние десять лет.

Дорожно-транспортные преступления, совершаемые несовершеннолетними, обладают спецификой динамических показателей.

Приводится взаимосвязь количественных показателей преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ, и всей дорожно-транспортной аварийности по неосторожности несовершеннолетних с демографическими, социальными и иными процессами, происходящими в обществе, а также с проводимыми федеральными мероприятиями.

Рассмотрение особенностей распределения дорожно-транспортных преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ, и дорожно-транспортных происшествий, совершенных несовершеннолетними, по месяцам, дням недели и времени суток позволило определить наиболее криминогенные в этом отношении месяцы: на протяжении последних десяти лет ими является период с мая по сентябрь (летний каникулярный период). Полученный вывод полностью сопоставим с мнением опрошенных сотрудников ОВД, 93 % которых отметили как наиболее криминогенные периоды летних каникул и мотосезона. В течение недели наиболее аварийным является промежуток с пятницы по понедельник. Подтверждают данную особенность и результаты проведенного опроса, согласно которым 86 % несовершеннолетних управляли транспортным средством преимущественно в выходные или праздничные дни, а 79 % сотрудников ОВД отметили конец недели (суббота и воскресенье) как самый аварийно-опасный для несовершеннолетних водителей. По времени суток наиболее криминогенным является промежуток с 19:00 до 23:00. Именно в это время, согласно проведенному опросу, 93% несовершеннолетних управляют транспортными средствами.

Установлено, что несовершеннолетние в момент совершения ими дорожно-транспортных преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ, преимущественно управляли двухколесными транспортными средствами, такими как мопед или мотоцикл. Основными нарушениями Правил дорожного движения РФ (далее ПДД РФ), которые предшествовали таким преступлениям, стали несоответствие скорости транспортного средства дорожным условиям, несоблюдение очередности проезда перекрестка, неправильный выбор дистанции, выезд на полосу встречного движения и нарушение правил обгона. Сопутствующими нарушениями ПДД РФ явились управление транспортным средством без соответствующего права управления и управление транспортным средством в состоянии опьянения. Наибольшая вероятность совершения дорожно-транспортного преступления несовершеннолетним отмечается в населенных пунктах районного значения и сельской местности.

Анализ показателей официальной статистики, опросы респондентов и мониторинг интернет-ресурсов позволили сделать вывод о том, что количество реально совершенных несовершеннолетними дорожно-

транспортных преступлений в два раза больше зарегистрированных. Данный вывод исходит из результатов проведенных опросов. Так, сотрудники ОВД высказали мнение, что число реальных фактов дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних превышает цифры официальной статистики. Также 43 % несовершеннолетних отметили, что знают о фактах сокрытия дорожно-транспортных происшествий своих сверстников.

При этом дорожно-транспортные преступления несовершеннолетних обладают специфической субституционной латентностью. Она отражает свойство преступлений быть скрытыми от официальной регистрации из-за искусственного изменения их видовой принадлежности (преступления, фактически совершенные несовершеннолетними, регистрируются как совершенные взрослыми лицами. Происходит это либо при реальной замене субъекта преступления (виновного несовершеннолетнего на его родителя или иное лицо), либо же когда виновный несовершеннолетний скрывается с места дорожно-транспортного преступления и впоследствии его не устанавливают, а преступление автоматически регистрируется как совершенное взрослым.

Уровень фактической преступности в рассматриваемой сфере значительно превышает уровень зарегистрированной. И если коэффициент латентности дорожно-транспортных преступлений в целом составляет 1,6, то данная величина для рассматриваемых нами уголовно-наказуемых деяний несовершеннолетних участников дорожного движения будет больше в силу дополнительных «скрывающих» факторов.

В третьем параграфе *«Криминологическая детерминация дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними»* осуществлен анализ причин и условий дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних.

Дорожно-транспортные преступления, совершаемые несовершеннолетними, представляют собой результат взаимодействия сложного многоуровневого комплекса причин и условий.

Проведенный анализ данных факторов позволил сформулировать их авторскую классификацию, в основе которой заложено объединение таких критериев, как уровень действия (субординация) и содержание (характер влияния). Система детерминант дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними, включает в себя следующие компоненты:

- объективно-глобальные – совокупность широкомасштабных явлений, оказывающих в разной степени влияние на все (или практически все) сферы жизнедеятельности общества, в том числе преступность и дорожно-транспортные преступления, совершаемые несовершеннолетними, в частности;

- объективно-отраслевые – совокупность явлений, протекающих в дорожно-транспортной сфере и процессах формирования законопослушного участника дорожного движения;

- субъективно-отраслевые – психофизиологические процессы, протекающие в организме человека и влияющие на его поведение в условиях дорожного движения;

- субъективно-индивидуальные – совокупность внутренних факторов, характерных для несовершеннолетних участников дорожного движения ввиду их возрастных психофизиологических особенностей.

С предложенной автором классификацией согласились 67 % опрошенных ученых.

К первой группе автор относит экономическую ситуацию, коррупцию, деформацию духовно-нравственной сферы современного российского общества, неудовлетворительную организацию досуга несовершеннолетних. Перечень объективно-глобальных детерминант дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних, по мнению автора, не является исчерпывающим. Приведенные элементы обладают наибольшей актуальностью для проведенного исследования.

Вторую группу детерминант диссертант подразделяет на две подгруппы, выделяя явления внешнего характера, протекающие в сферах обеспечения безопасности дорожного движения и формирования личности законопослушного несовершеннолетнего участника дорожного движения.

Среди элементов первой подгруппы автор выделяет изъяны при проектировании и строительстве дорожной сети и инфраструктуры; неудовлетворительное состояние дорожной сети; неудовлетворительную организацию дорожного движения; дефекты активной и пассивной безопасности транспортных средств; неудовлетворительную организацию взаимодействия субъектов обеспечения безопасности дорожного движения; несовершенство проводимой профилактической работы; недостатки законодательства, регулирующего общественные отношения, возникающие в сфере дорожного движения; посткриминальные причины.

Вторая подгруппа представлена такими элементами как неверная концепция воспитания несовершеннолетних как участников дорожного движения; недостаточный контроль со стороны родителей за поведением несовершеннолетнего в условиях дорожного движения; ошибочное реагирование родителей; отрицательный пример со стороны родителей; самостоятельное обучение родителями подростков управлению транспортными средствами; подстрекательство со стороны родителей;

В третьей группе автор приводит факторы физиологического и психологического характера. К первым относятся обезвоживание организма и заболевания печени, ко вторым – психологические дефекты восприятия и переработки информации, принятия решения, осуществления действий в условиях дорожного движения. Психологические изъяны могут приводить к ошибочной перцепции, неправильной эвальвации или ошибочной реакции несовершеннолетних участников дорожного движения.

Четвертая группа представлена элементами, которые характеризуют личность несовершеннолетнего, совершившего дорожно-транспортное

преступление, поэтому автором они более подробно рассматриваются в следующем параграфе.

При установлении элементов каждой группы детерминант автор придерживался тех же позиций, которые высказаны при определении объективно-глобальных факторов, а именно, что их перечень не является исчерпывающим, а наличие конкретных элементов обусловлено их актуальностью для данного исследования и подтверждается проведенными опросами респондентов.

В четвертом параграфе *«Криминологическая характеристика несовершеннолетних лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления»* исследуются особенности формирования криминогенных качеств личности несовершеннолетних, способствующих совершению дорожно-транспортных преступлений.

В настоящем исследовании рассмотрение личности преступника выходит за рамки уголовно-правового понимания данной категории. Автор рассматривает данное понятие с позиции «преступной личности», то есть предрасположенной к совершению преступления. Это позволяет раскрыть внутриличностные процессы, которые привели к совершению преступления и предопределили предкриминальное поведение несовершеннолетнего участника дорожного движения.

Проведенный анализ материалов уголовных дел позволил определить социально-демографические признаки личности несовершеннолетнего, совершившего дорожно-транспортное преступление. Исследование показало, что во всем массиве полученных данных можно выделить определенные закономерности и типичные черты. К ним можно отнести: мужской пол, обучение в старших классах школы или на первых курсах образовательных организаций среднего профессионального образования, положительную характеристику с места учебы, благополучную семью, проживание в местности, где совершено дорожно-транспортное преступление.

Автором определены особенности нравственно-психологической составляющей личности несовершеннолетнего, совершившего дорожно-транспортное преступление, которые отражают отношение несовершеннолетних как к обеспечению безопасности дорожного движения, так и к общественным ценностям, нормативно одобряемым ролям и к обществу в целом. Отмечается, что рассматриваемые деяния отличаются бинаправленной мотивацией несовершеннолетних. Несмотря на то, что внешне поведение подростка при совершении им преступления выглядит как единый и единичный акт, с позиции рассмотрения его внутренних нравственно-психологических аспектов данный процесс является многостадийным. В его структуре выделяется предкриминальное, собственно преступное и посткриминальное поведение.

В структуре личности несовершеннолетних, совершивших дорожно-транспортное преступление, огромное значение имеет их предкриминальное поведение, поскольку создает криминогенную ситуацию и предопределяет

возможность наступления общественно опасных последствий. Данную позицию разделили 82 % опрошенных ученых. Оно характеризуется отрицательным отношением к общепринятым нормам поведения в условиях дорожного движения. Происходит это потому, что несовершеннолетний при выборе такой пренебрежительной модели поведения в условиях дорожного движения преследует цель удовлетворения собственных интересов. Среди таковых опрошенные несовершеннолетние указали удобство при перемещении (31 %), желание произвести на кого-то впечатление (35 %) и повысить свой авторитет среди окружения (34 %). Также на этапе предкриминального поведения формируется антиобщественная установка поведения несовершеннолетнего участника дорожного движения. Активное воздействие на данные процессы оказывает влияние родителей и лиц из окружения несовершеннолетнего (его друзей и знакомых). Данную позицию подтверждают как результаты проведенных опросов несовершеннолетних, так и опросы сотрудников ОВД и представителей научного сообщества.

В зависимости от направленности пренебрежительного отношения, систематичности его проявления, глубины деформации и психофизических качеств автором предлагается следующая типология несовершеннолетних дорожно-транспортных преступников, основанная на имеющихся криминологических исследованиях:

- «спонтанный» тип – несовершеннолетние лица, которые прошли необходимую специальную подготовку, имели на момент совершения преступления водительское удостоверение (категории «М» или «А1»), их действия имели социально положительную окраску, однако в силу каких-либо дефектов психофизического состояния и (или) под воздействием криминальной ситуации они совершили дорожно-транспортное преступление;

- «нестабильный» тип – несовершеннолетние, которые в целом соблюдали предписанные нормы поведения, имели положительные целевые установки своих действий. Девиации проявлялись только под влиянием окружения или других внешних факторов, при этом допускали управление транспортным средством лишь в условиях отсутствия (по их мнению) сложных дорожных ситуаций (движение с минимальным трафиком в условиях сельской местности или «пустого» города);

- «сознательный» тип – несовершеннолетние, которые неоднократно и умышленно нарушали установленные нормы безопасного поведения в условиях дорожного движения. При этом их действия, которые способствовали совершению преступления, были нацелены на удовлетворение собственных потребностей (завоевать или упрочить свой авторитет, а также из-за озорства и скуки).

С данной типологией согласились 86 % опрошенных ученых. Исследование показало, что самым распространенным является «нестабильный» тип.

Вторая глава «**Особенности предупреждения дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними**» состоит из трех параграфов.

Первый параграф «**Общесоциальное, специально-криминологическое и индивидуальное предупреждение дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних**» содержит обоснование необходимости принятия предложенных автором предупредительных мер.

Предупреждение дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних представляет собой постоянно адаптирующуюся и развивающуюся систему государственных и общественных мер, направленных на нейтрализацию предпосылок, способствующих их возникновению.

Предложенные автором предупредительные меры основаны на результатах анализа причин и условий рассматриваемых преступлений и традиционно для криминологических исследований классифицируются диссертантом на общесоциальные и специально-криминологические.

Общесоциальные меры представляют собой систему длительных крупномасштабных мероприятий, которые нацелены на решение глобальных общественных проблем и развитие главных элементов социума, таких как экономическая, политическая, духовная, семейно-бытовая и другие сферы. При этом данные меры в процессе достижения первоочередных целей разрешают факультативные задачи, в частности предупреждают дорожно-транспортные преступления несовершеннолетних посредством ликвидации различных негативных социальных явлений и процессов. К таким мерам автор относит: повышение уровня благосостояния населения; борьбу с коррупцией; преодоление кризиса духовно-нравственной сферы общества и организацию системы дополнительного образования и досуга детей и подростков. Автор отмечает, что данный перечень не является исчерпывающим.

Однако реализации мер только общесоциального предупреждения недостаточно, поэтому важное значение имеет специально-криминологическое предупреждение, которое нацелено на устранение конкретных факторов дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних.

Анализ детерминант исследуемых нами преступлений позволил выявить сразу несколько направлений специально-криминологического предупредительного воздействия, таких как: повышение уровня безопасности дорожной инфраструктуры; повышение активной и пассивной безопасности транспортных средств; реализация мер, способствующих нейтрализации постпреступных факторов дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних; совершенствование подготовки участников дорожного движения; проведение профилактических мероприятий; нейтрализация криминогенного воздействия средств массовой коммуникации; правовое воспитание несовершеннолетних; нейтрализация

влияния семьи на процесс формирования девиантного поведения подростка и его предрасположенности к совершению различных противоправных деяний, в том числе и дорожно-транспортных преступлений

Предлагается применение ряда мер правового характера. Так, с целью улучшения изучения ПДД РФ в школах представляется целесообразным внесение изменений в Федеральный государственный образовательный стандарт основного общего образования в части увеличения количества часов, отводимых на изучение ПДД РФ на всех годах обучения.

В дальнейшем необходимым будет введение в школьное обучение специализированного предмета по изучению Правил дорожного движения и ответственности за их нарушение. Данную позицию поддерживают 84 % опрошенных сотрудников ОВД и 92 % опрошенных ученых и научных работников.

Для пресечения управления несовершеннолетним транспортным средством без соответствующего права предлагается не только реформирование системы административных наказаний за дорожно-транспортные правонарушения, но и расширение области применения административной преюдиции в области дорожного движения и распространение ее действия на случаи повторного управления транспортным средством без соответствующего права и повторную передачу управления транспортным средством лицу, не имеющему права управления. За указанные деяния автор предлагает наряду с основным наказанием применять специальную конфискацию транспортного средства, на котором было совершено преступление.

Для предупреждения совершения несовершеннолетними дорожно-транспортных преступлений на электросамокатах, гироскутерах, сигвеях и т.п. предлагается приравнять их к механическим транспортным средствам и ввести новую категорию транспортных средств «М1», к которой будут относиться такие устройства передвижения. Предлагается определить данную категорию как биогибридные транспортные средства, так как они могут приводиться в движение как двигателем, так и мускульной энергией человека. Помимо этого предлагается определить дополнительные требования к движению таких транспортных средств.

С необходимостью реализации указанных профилактических мер согласились 82 % опрошенных сотрудников ОВД и 88 % ученых.

Второй параграф *«Виктимологическая характеристика личности потерпевшего в механизме совершения несовершеннолетними дорожно-транспортных преступлений»* содержит обоснование необходимости использования мер виктимологической профилактики исследуемых преступлений.

Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних представляет собой целенаправленную деятельность по оперативному обнаружению, предупреждению и устранению факторов, повышающих вероятность участника дорожного

движения пострадать в дорожно-транспортном преступлении, совершенном несовершеннолетним.

К мерам такой профилактики автор относит специальное обучение потенциальных потерпевших от ДТП несовершеннолетних; информирование населения об алгоритме действий при обнаружении подростка, управляющего транспортным средством; разъяснительную работу с родителями несовершеннолетних; проведение оперативно-профилактических операций, направленных на снижение виктимности пассажиров несовершеннолетних водителей; проведение мероприятий по развитию безопасной дорожной инфраструктуры; введение обязательных требований к наличию светоотражающих элементов на предметах одежды и т.д.

С необходимостью реализации данных мер согласились 76 % ученых и научных работников.

Диссертантом также предлагаются меры правового характера. Так, по мнению автора, следует внести изменения в ПДД РФ в части вменения обязанности пассажиров ТС отказаться от поездки в случае, если пассажир осведомлен об отсутствии права управления транспортным средством у водителя. Для этого необходимо дополнить раздел 5.1 ПДД РФ абзацем следующего содержания: «отказаться от поездки в качестве пассажира в случае, когда они осведомлены об отсутствии у водителя права управления транспортным средством или нахождения водителя в состоянии опьянения».

В случае невыполнения данной обязанности, предлагается ввести административную ответственности. По нашему мнению, следует дополнить КоАП РФ статьей 12.26.1 «Невыполнение пассажиром транспортного средства требований отказаться от поездки в качестве пассажира» следующего содержания:

«1. Невыполнение пассажиром транспортного средства требований отказаться от поездки в качестве пассажира в случае, когда он осведомлен о том, что водитель транспортного средства не имеет права управления им, – влечет наложение административного штрафа в размере пятнадцати тысяч рублей.

2. Невыполнение пассажиром транспортного средства требований отказаться от поездки в качестве пассажира в случае, когда он осведомлен о том, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, – влечет наложение административного штрафа в размере двадцати тысяч рублей.»

С данной позицией согласились 72 % сотрудников ОВД и 68 % ученых.

В основу разработки предложенных мер лег анализ влияния потерпевшего на развитие криминогенной ситуации.

Исследование материалов уголовных дел, возбужденных по признакам состава, предусмотренного статьей 264 УК РФ, показал, что в 65 % случаев жертвами дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними, выступают их друзья и знакомые, являющиеся пассажирами транспортного средства под управлением подростка, которые

выступили одним из факторов возникновения криминогенной ситуации. При этом сами жертвы могут оказывать влияние на развитие криминогенной ситуации в пассивной или активной форме. Пассивное влияние выражается в наличии сверстников рядом с подростком-водителем, что провоцирует его на совершение опасных маневров и (или) превышение скорости с целью произвести впечатление или повысить свой авторитет. Активное влияние проявляется в ситуациях, когда лица добровольно передают управление транспортным средством несовершеннолетним после их просьбы, в результате чего становятся жертвами дорожно-транспортных преступлений.

С данным утверждением согласились 82 % опрошенных ученых.

В третьем параграфе *«Место и роль органов внутренних дел в системе предупреждения дорожно-транспортной преступности несовершеннолетних»* анализируется роль ОВД и конкретных служб и подразделений в системе предупреждения дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними.

Система субъектов предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних представляет собой совокупность государственных и негосударственных органов, организаций, учреждений, иных формирований и отдельных граждан, осуществляющих деятельность, приводящую к ликвидации факторов, способствующих совершению подростками дорожно-транспортных преступлений.

В структуре данной системы можно выделить субъекты, которые, как сложилось на практике, в предупреждении дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних играют основную роль, и субъекты, которые, как правило, выполняют вспомогательную функцию.

К первым относятся:

- подразделения ГИБДД МВД России;
- подразделения по делам несовершеннолетних органов внутренних дел.

Ко вторым относятся:

- иные подразделения органов внутренних дел (участковые уполномоченные, следственные подразделения, подразделения уголовного розыска и др.);
- комиссии по делам несовершеннолетних;
- образовательные организации;
- учреждения здравоохранения;
- подразделения МЧС России;
- иные органы государственной власти и муниципального управления;
- общественные организации и объединения;
- отдельные граждане.

С данной точкой зрения согласились 84 % ученых.

Особое место в системе субъектов предупреждения дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних занимают органы внутренних дел. Это обуславливается тем, что они являются специализированным субъектом профилактики преступности и других

общественно опасных девиаций несовершеннолетних. При этом органы внутренних дел имеют в своем составе множество служб и подразделений, выполняющих конкретные функции.

Проведенное нами исследование позволяет выделить из всей структуры ОВД службы, деятельность которых в наибольшей степени приводит к снижению дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних. К ним мы относим:

- подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения, в структуре которых можно выделить дорожно-патрульную службу, информационно-аналитические подразделения, подразделения пропаганды безопасности дорожного движения;

- подразделения по делам несовершеннолетних органов внутренних дел;

- участковые уполномоченные полиции;

- следственные подразделения;

- подразделения уголовного розыска.

Автор указывает, что в целом в предупреждении дорожно-транспортных преступлений несовершеннолетних задействуются все подразделения и службы ОВД.

Одной из отличительных черт предупредительной деятельности органов внутренних дел является проведение ими профилактических операций, которые могут проводиться как конкретной службой, так и совместно.

Однако необходимо отметить, что зачастую в своей основной оперативно-служебной деятельности сотрудники ОВД нацелены на работу в других направлениях, что не позволяет достигнуть максимальных результатов, которые также в многом зависят от скоординированности деятельности всех компетентных подразделений ОВД и других субъектов предупреждения.

Автор указывает, что в современных реалиях назрела необходимость создания структурных единиц (сотрудников или групп), которые будут вести просветительскую работу в сети Интернет, поскольку сегодня у сотрудников органов внутренних дел не всегда имеется возможность осуществить данную работу на высоком уровне.

В заключении подведены общие итоги исследования, сформулированы основные выводы и предложения.

В приложении приведены результаты изучения уголовных дел, возбужденных по признакам состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, совершенного несовершеннолетним, и проведенных опросов респондентов.

Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих работах автора:

Научные статьи, опубликованные в изданиях, включенных в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени доктора и кандидата наук:

1. Добренков А.И. Дорожно-транспортные происшествия, совершаемые несовершеннолетними: современное состояние, закономерности и тенденции // Вестник Воронежского института МВД России. – 2017. – № 2. – С. 101–109. (0,5 п.л.)
2. Добренков А.И. Потерпевший в механизме совершения несовершеннолетними дорожно-транспортных преступлений // Вестник Воронежского института МВД России. – 2017. – № 3. – С. 167–172. (0,4 п.л.)
3. Добренков А.И. Детерминанты дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними // Вестник Воронежского института ФСИН России. – 2017. – № 2. – С. 151–157. (0,4 п.л.)
4. Добренков А.И. Дорожно-транспортные преступления, совершаемые несовершеннолетними: понятие, специфика и направления предупреждения // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. – 2019. – Т. 5 (71). – № 2. – С. 105–111. (0,4 п.л.)
5. Добренков А.И. Дорожно-транспортные преступления, совершаемые несовершеннолетними: вопросы предупреждения // Вестник Московского университета МВД России. – 2019. – № 4. – С. 84–87. (0,5 п.л.)

Статьи, опубликованные в рецензируемых изданиях:

1. Добренков А.И. Криминологико-виктимологические аспекты обеспечения безопасности несовершеннолетних водителей транспортных средств // Научно-практические исследования в сфере общественных наук. – Воронеж, 2016. – С. 97–99. (0,25 п.л.)
2. Добренков А.И. Влияние ресурсов сети Интернет на формирование девиантного поведения несовершеннолетних участников дорожного движения // Преступность в сфере информационных и телекоммуникационных технологий: проблемы предупреждения, раскрытия и расследования преступлений. – Воронеж, 2017. – С. 50–55. (0,25 п.л.)
3. Добренков А.И. Криминологико-виктимологические аспекты обеспечения безопасности несовершеннолетних участников дорожного движения // Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы международной научно-практической конференции. – Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2016. – С. 29–34. (0,35 п.л.)
4. Добренков А.И. Анализ аварийности по неосторожности несовершеннолетних за 2016 год // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования).

вания). – Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. – С. 138–141. (0,25 п.л.)

5. Добренков А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, совершаемые несовершеннолетними: современное состояние, закономерности и тенденции // Преступность в СНГ: проблемы предупреждения и раскрытия преступлений: сборник материалов международной научно-практической конференции в 2 ч. – Воронеж: Воронежский институт МВД России, 2017. – С. 82–84. (0,2 п.л.)

6. Добренков А.И. Проблемы совершенствования уголовно-правовых средств борьбы с преступлениями несовершеннолетних участников дорожного движения // Перспективы государственно-правового развития России в XXI веке: сборник материалов всероссийской научно-теоретической конференции курсантов и слушателей вузов МВД России, студентов гуманитарных вузов, адъюнктов, аспирантов и соискателей. – Ростов на Дону: Ростовский юридический института МВД России, 2018. – С. 420–425. (0,2 п.л.)