

## УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

---

Научная статья  
УДК 343.3/7

### **Проблемы расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением**

**Жаворонков Владимир Алексеевич,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ),  
Москва, Россия

**Аннотация.** В статье рассматриваются некоторые проблемы проведения расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), спровоцированных опасным (агрессивным) вождением. Описываются факторы, негативно влияющие как на эффективность отдельных следственных действий, так и на расследование в целом. Раскрываются существующие недостатки проведения осмотра места ДТП, особенности и трудности получения объективной информации о произошедшем событии и пр. Приводятся убедительные цифры статистики и мнения ученых, подтверждающие повышенную опасность опасного (агрессивного) вождения и тяжесть последствий ДТП, совершенных при таких обстоятельствах. Рассматриваются некоторые правовые аспекты опасного (агрессивного) вождения и проблемы, связанные с фиксацией этого вида правонарушения и его доказыванием. Определенное внимание уделено работе законодательных органов Российской Федерации по противодействию опасному вождению. В заключение автором обозначены конкретные меры, направленные на устранение проблем, возникающих при расследовании по делам о ДТП, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением, а также меры борьбы с этим видом нарушения Правил дорожного движения.

**Ключевые слова:** расследование по делам о дорожно-транспортных происшествиях; опасное вождение; транспортное средство; аварийность на дорогах.

**Для цитирования:** Жаворонков В. А. Проблемы расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 66–77.

## CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

---

Original article

### **Issues of investigating road traffic accidents caused by dangerous (aggressive) driving**

**Vladimir A. Zhavoronkov,**  
Candidate of Law, Associate Professor,  
Russian University of Transport (MIIT),  
Moscow, Russia

**Abstract.** The current paper has considered some issues of investigating road traffic accidents (hereinafter referred to as RTAs) caused by dangerous (aggressive) driving. There have been described the factors that negatively affect both the efficiency of individual investigative actions and the investigation. There have been identified the existing shortcomings of investigating the RTA scene, the features and difficulties to obtain objective information about the event occurred, etc. There have been presented convincing statistics and opinions of scientists, confirming the increased danger of dangerous (aggressive) driving and the severity of consequences of the RTA committed under such circumstances. There have been considered some legal aspects of dangerous (aggressive) driving and problems associated with recording this type of offense and proving it. There has been paid a particular attention to the work of the legislative bodies of the Russian Federation to combat dangerous driving. There has been proposed specific measures aimed at eliminating problems arising when investigating road traffic accidents caused by dangerous (aggressive) driving, as well as measures to combat this type of violation of the Traffic Rules.

**Keywords:** investigation of road traffic accidents; dangerous driving; vehicle; road traffic accidents.

**For citation:** Zhavoronkov V.A. Issues of investigating road traffic accidents caused by dangerous (aggressive) driving // Transport law and security. 2025; (1(53)):66–77.

© Жаворонков В. А., 2025

---

В настоящее время аварийность на дорогах в нашей стране остается на высоком уровне, несмотря на все предпринимаемые меры. Даже некоторое снижение количества дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) в конце прошлого и начале текущего десятилетия не дает весомых оснований для стабильных оптимистичных прогнозов. Так, в 2020 г. по данным ГИБДД было совершено 137 662 ДТП, в 2021 г. — 133 331, в 2022 г. — 126 705, в 2023 г. снижение сменилось ростом, причем, весьма существенным — до 132 466 [1, стр. 4], что вполне сопоставимо с показателями 2021 г. Статистика по итогам девяти месяцев 2024 г. дает некоторые надежды на возобновление позитивных процессов: количество ДТП за указанный период времени составило 96 389 случаев, в которых погибло 10 422, ранено 120 152 человека [2, стр. 4], но официальной статистики за 2024 г. пока нет и ее результаты могут быть весьма неожиданными.

Анализируя приведенные выше цифры и причины аварийности, следует отметить, что большинство ДТП совершается из-за нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения (далее — ПДД), а эти показатели, к сожалению, тенденций к снижению не имеют вовсе: их число от общего количества ДТП, например, в 2020 г. составляло 88,6%, в 2021 г. — 89,2% [3, стр. 13]. Сегодняшняя ситуация вряд ли позволяет говорить о возможности снижения аварийности на дорогах по указанной причине в ближайшее время: количество постановлений, вынесенных за нарушение ПДД, например, в 2023 г. составило 238,3 млн, что на 36,2 млн больше, чем в 2022 г. [3, стр. 13], а за 2024 г. только в Москве количество выписанных штрафов составляет 148,1 млн. Немного успокаивает лишь тот факт, что государственный бюджет за 2024 г. пополнился на сумму 139 млрд 703 млн руб. [URL: <https://quto.ru/shtrafy-i-zakony/za-chto-i-gde-bolshe-vsego-shtrafovali-rossiyan-v-2024-godu.htm> (дата обращения: 29 ян-

варя 2025 г.)], часть которой, хочется надеяться, пойдет на обеспечение безопасности дорожного движения и снижение аварийности на дорогах.

Значительная часть ДТП заканчивается трагически. Так, по итогам истекшего года по предварительным данным в автомобильных авариях погибло 12 748 человек, получили ранения — 144 311 [URL: <https://ura.news/news/1052862770> (дата обращения: 29 января 2025 г.)]. При наступлении тяжких или особо тяжких последствий в результате ДТП возбуждаются уголовные дела, в рамках которых производятся необходимые следственные действия. При проведении расследований по делам о ДТП сотрудникам правоохранительных органов очень часто приходится сталкиваться с различного рода трудностями. Например, при производстве судебных экспертиз оценка информации, содержащейся в материалах, предоставляемых в распоряжение эксперта, зачастую не позволяет сформулировать однозначные выводы по результатам исследования, что в дальнейшем отрицательно сказывается и на результатах всего расследования. Особенно это касается ДТП, обстоятельства совершения которых сложно определимы: следовая картина происшествия не дает четкого и полного представления о произошедшем событии, в ДТП участвовало несколько транспортных средств, имеющих значительные множественные повреждения, показания участников и очевидцев происшествия существенно отличаются друг от друга, а факты, объективно их подтверждающие, отсутствуют.

Учитывая приведенные выше цифры, можно представить, какое количество экспертиз при расследовании по делам о ДТП производится экспертно-криминалистическими подразделениями (далее — ЭКП) органов внутренних дел и какая нагрузка в связи с этим ложится на их сотрудников. А ведь зачастую заключение эксперта является единственным объективным доказательством по уголовному делу, содержание которого позволяет следователю или дознавателю объективно оценить обстоятельства совершенного происшествия. При таком положении дел сроки производства судебных экспертиз, а следовательно, и сроки производства по уголовным делам могут значительно увеличиваться. Существует немало и других негативных последствий возрастания нагрузки на сотрудников ЭКП.

Отдельно стоит выделить группу ДТП, совершенных в результате грубого нарушения ПДД водителями транспортных средств и повлекших тяжкие либо особо тяжкие последствия. Наибольшую озабоченность вызывают ДТП, спровоцированные водителями, чьи действия подпадают под понятие «опасное (агрессивное) вождение». Ведь именно происшествия в результате таких действий водителей имеют очень серьезные последствия: ранение и гибель нескольких человек, в том числе не являющихся участниками дорожного движения (прохожие на тротуаре, люди, стоящие на остановках общественного транспорта и пр.), значительные повреждения как транспортных средств, так и дорожной инфраструктуры, и огромный

материальный ущерб в масштабах страны; согласно имеющимся официальным данным материальный ущерб от последствий ДТП в нашей стране, например, только за 2017 г. составил более 1 трлн руб., в том числе от гибели и ранения людей более 800 млрд руб. [4, стр. 144] Цифры последних лет являются не менее впечатляющими. Так, по данным некоторых средств массовой информации, материальный ущерб от ДТП со смертельным исходом в России составляет 2% от ВВП [URL: <https://www.zr.ru/content/articles/926511-smertelnye-dtp/> (дата обращения: 29 января 2025 г.)].

О существовании проблемы опасного вождения в нашей стране на законодательном уровне было заявлено давно. В 2012 г. в Государственной Думе рассматривался законопроект о введении санкций за опасное вождение, инициированный членами фракции ЛДПР, но правовых последствий эта инициатива тогда не возымела. В следующем году вопрос об опасном (агрессивном) вождении вновь поднимался в стенах законодательного собрания, однако решение по нему вновь было отложено. Только 30 мая 2016 г. Правительством РФ было принято постановление № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации», закрепившее понятие «опасное вождение». После принятия вышеуказанного постановления и внесения изменений в ПДД логическим продолжением должно было бы стать внесение в административное или даже уголовное законодательство санкций за указанный стиль вождения, однако Государственная Дума не отнеслась к изменениям в ПДД с должным вниманием, и поправок ни в КоАП РФ, ни в УК РФ не последовало.

В октябре 2024 г. на рассмотрение Государственной Думы был внесен законопроект за № 644297-8, предусматривающий введение в КоАП РФ ответственности за опасное вождение. Предполагалось, что законопроект будет одобрен, и с 1 января 2025 г. в силу вступят соответствующие изменения в административное законодательство. Между тем 2024 г. закончился, законодатели ушли на каникулы, а вопрос о введении ответственности за опасное вождение решен так и не был.

Помимо того, что стиль управления транспортных средств, укладывающийся в рамки опасного (агрессивного) вождения, сам по себе представляет повышенную угрозу для общественной безопасности, поскольку чреват весьма серьезными и необратимыми последствиями, при проведении расследования по делам о ДТП, ставших результатом таких действий водителя, во многих случаях крайне затруднительным является установление механизма происшествия и всех его обстоятельств. Особенно это касается обстоятельств начальной стадии ДТП, когда в результате неправомерных действий водителя возникает аварийная ситуация. Различного рода следы, характеризующие происшествие, образуются на его последующих этапах, когда события развиваются в результате действий водителя, направленных на предотвращение происшествия и минимизацию вредных последствий или под действием непреодолимых сил. Поэтому не всегда с до-

статочной точностью удается установить события, предшествующие столкновению, наезду и пр. Во многих случаях сложным представляется установление технической возможности предотвращения ДТП, а также того, выполнил ли водитель все необходимые для этого действия.

К великому сожалению, практика показывает, что в процессе осмотра места происшествия устанавливаются далеко не все детали ДТП. Это связано со значительной протяженностью участка дороги, на котором произошло происшествие, спровоцированное опасным (агрессивным) вождением, и при отсутствии должного внимания не всегда удается обнаружить и зафиксировать все следы и вещественные доказательства. Чертежи и план-схемы, составляемые в процессе проведения осмотра, зачастую не содержат точного отображения обстановки на месте происшествия и носят довольно общий характер [5, стр. 396].

Кроме того, при проведении осмотра фиксируется обстановка, отображающая исключительно конечную фазу ДТП, когда транспортные средства, их фрагменты и детали заканчивают перемещение в границах места происшествия; именно эту картину наблюдают и фиксируют сотрудники, производящие осмотр. А основной задачей следствия является установление того, что происходило на второй, а главное, на первой стадии происшествия. Только в этом случае в процессе расследования может быть установлено, в результате чего возникла аварийная ситуация, каковы были действия его участников, как в дальнейшем развивалось в пространстве и времени событие ДТП и, наконец, кто его виновник. Если водитель, двигаясь в транспортном потоке, совершал действия, подпадающие под признаки п. 2.7 ПДД, то, вероятнее всего, виновником ДТП будет признан именно он. Но в том-то и дело, что установить факт опасного (агрессивного) вождения на многополосной трассе, где автомобили двигаются с высокой скоростью, очень и очень сложно.

В подтверждение тому можно привести высказывание заместителя главы ГИБДД В. Кузина на заседании рабочей группы в Государственной Думе еще в январе 2022 г.: подразделения ГИБДД на настоящий момент не располагают технической возможностью отслеживать опасное вождение на дорогах страны [URL: <https://tass.ru/obschestvo/13458597> (дата обращения: 1 февраля 2025 г.)]. К сожалению, до настоящего времени никаких положительных сдвигов в решении этой проблемы достигнуто так и не было. Единственной возможностью фиксировать факты опасного (агрессивного) вождения на сегодняшний день является деятельность сотрудников ГИБДД, осуществляющих контроль за дорожным движением. Но, как посетовал чиновник, сотрудников, которые могли бы выполнять эти функции, в штате ГИБДД катастрофически не хватает.

О сложности фиксации опасного (агрессивного) вождения заявляют и многие ученые [6, стр. 41], поскольку основным признаком этого стиля вождения служит не один эпизод, а совершение последовательного ряда действий, причем, создающих угрозу жизни, здоровью и наносящих мате-

риальный ущерб участникам дорожного движения [7, стр. 55]. Установление же существования этой угрозы является необходимым элементом доказывания факта опасного вождения. Обозначенная проблема характерна не только для нашей страны. Практика деятельности правоохранительных органов и общественных объединений других государств подтверждает сложность решения указанной задачи. Так, членами общественной организации автомобилистов Германии (ADAC) было заявлено, что крайне редко водители, допускающие опасное (агрессивное) вождение, привлекаются к ответственности из-за проблем с фиксацией случаев подобного поведения [7, стр. 42].

При проведении расследования и производстве судебных экспертиз по делам о ДТП органы дознания, следствия и эксперты опираются на информацию, установленную в процессе осмотра места происшествия, показания его участников и очевидцев, материалы, полученные с камер видеонаблюдения, фото- и видеофиксации и пр. Учитывая сложность и неоднозначность следовой картины на месте ДТП, спровоцированного опасным (агрессивным) вождением, наличие серьезных повреждений транспортных средств и трудность установления последовательности их возникновения, множественность следов ходовой и других частей транспортного средства и пр., участники уголовного процесса часто оказываются в весьма затруднительном положении относительно выяснения всех обстоятельств произошедшего события.

Основной задачей следствия является установление виновности того или иного участника ДТП, она включает в себя решение вопроса о соответствии действий водителя требованиям ПДД. Во многих случаях это установление скорости движения транспортных средств, что также может быть связано с определенными трудностями. При наличии на месте происшествия следов ходовой части транспортного средства, определение скорости его движения не является сложной задачей и основывается на измерении длины тормозного пути и последующих расчетах по известным формулам, однако этот метод не всегда точен в силу различных причин. Не всегда, например, следы шин отображаются на дорожном покрытии в полном объеме [8, стр. 45], что отрицательно влияет на решение поставленной задачи. Установление скорости движения транспортного средства возможно также по величине деформаций его деталей, но и этот метод также не позволяет до конца решить все задачи судебной автотехнической экспертизы, например, об исходном положении транспортных средств и их траектории движения до столкновения.

Еще одной проблемой при расследовании по делам о ДТП, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением, является, как правило, отсутствие очевидцев происшествия. Во многом это связано с тем, что ДТП, о которых идет речь, большей частью совершаются на загородных трассах, где скорость движения автомобилей достаточно высока, и когда происходит происшествие, водители других транспортных средств могут не ви-

деть ни момента возникновения аварийной ситуации, ни дальнейшего развития ДТП, т.е. не обладать полной информацией обо всех этапах происшествия. Но даже если они и наблюдали какие-то этапы происшествия, то не всегда имеют возможность, а часто и желание ожидать прибытия на место аварии сотрудников ГИБДД и следственно-оперативной группы. Как правило, после оказания помощи потерпевшим и вызова экстренных служб и сотрудников ГИБДД они уезжают с места происшествия. Случаи сообщения своих координат в правоохранительные органы впоследствии крайне редки; все заняты своими делами, а говорить о гражданском долге и сознательности, как это ни печально, вообще не приходится. В результате этого создается ситуация, когда следствие не располагает достаточным количеством информации, необходимой для установления истины по делу или для проведения различных следственных действий, например, производства судебной автотехнической экспертизы.

Сами участники происшествия в подавляющем большинстве случаев дают противоречивые показания. Одни из-за того, что не полностью осведомлены о картине происшествия, другие — из-за желания избежать ответственности. По мнению многих авторов, водители, использующие агрессивный стиль вождения, противопоставляют себя, причем в демонстративной форме, существующим законам и общепринятым в цивилизованном обществе нормам поведения [9, стр. 62]. Рассчитывать на честность и раскаяние водителей, имеющих такую антисоциальную позицию и способных спровоцировать своим неправомерным поведением ДТП, не приходится.

Таким образом, вопрос о получении исчерпывающей, объективной информации о событии ДТП, спровоцированного опасным (агрессивным) вождением, является не конца решенным. Это само по себе наводит на мысль о необходимости использования дополнительных ресурсов, позволяющих получать информацию, точную и объективную. К сожалению, пока еще на дорогах, в особенности на загородных трассах, где водители допускают агрессивный стиль вождения, в необходимом количестве отсутствуют камеры фотофиксации правонарушений. Но, к слову говоря, они только фиксируют правонарушение, и не могут обеспечивать следствие информацией о динамике ДТП, начиная с момента возникновения опасной дорожной обстановки и заканчивая остановкой транспортных средств после столкновения. Комплексы видеонаблюдения с функцией сохранения видеoinформации на электронных носителях, которую при необходимости можно просмотреть позже, на дорогах встречаются редко.

Одним из вариантов решения этой проблемы стало бы комплектование каждого автомобиля видеорегистратором уже при его сборке на заводе-изготовителе, как это делается согласно постановлению Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1640 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземно-

го электрического транспорта», при выпуске в эксплуатацию общественного транспорта. С экономической точки зрения затраты на соответствующее дополнительное оборудование, а следовательно, и на удорожание конечного продукта представляются абсолютно незначительными, а эффект для обеспечения безопасности дорожного движения будет весьма ощутимым: кроме получения полной информации о развитии дорожной ситуации, заканчивающейся ДТП, возможно точное установление различных технических величин, необходимых для производства судебной автотехнической экспертизы, например, скорости движения транспортных средств в тот или иной отрезок времени. Возможно также установление момента контакта с другим транспортным средством, даже если это транспортное средство не находится в зоне обзора видеорегистратора (момент толчка можно будет определить с большой точностью).

Естественно, необходимо законодательное закрепление этих мероприятий, поскольку, наверняка найдутся те, кто заявит о вторжении в их личную жизнь, поскольку при необходимости записи с видеорегистраторов придется предоставлять в правоохранительные органы. В конце концов оборудование, устанавливаемое на заводе-производителе, можно не обеспечивать каналом звукозаписи, а видеозапись будет фиксировать обстановку только в направлении движения транспортных средств.

Также стоит задуматься о возможности использования видеорегистраторов, устанавливаемых в салоне автомобиля самими владельцами транспортных средств, и предоставления зафиксированной ими видеoinформации в правоохранительные органы. В данном случае расчет очень прост: водителей, которые отрицательно относятся к лицам, допускающим нарушения ПДД, в том числе опасное (агрессивное) вождение, конечно же, подавляющее большинство, и они также заинтересованы в безаварийном движении по дорогам.

Следующей проблемой, связанной со сложностью доказывания виновности водителя в ДТП, спровоцированного опасным (агрессивным) вождением, является существование правовых коллизий при толковании понятия «опасное вождение», закрепленного в п. 2.7 ПДД. По мнению многих авторов, определение опасного вождения весьма неоднозначно и вызывает трудности с определением того, относятся ли какие-либо конкретные действия при управлении транспортных средств к опасному вождению или нет [10]. Конструкция понятия опасного вождения в том виде, в каком оно существует в ПДД на настоящий момент, представляется довольно сложной и содержит большое количество условий, при наличии которых действия водителя могут быть отнесены к указанному правонарушению. Так, например, как отделить действия, которые могли бы повлечь определенные последствия, от тех, которые их повлечь не могли, если последствия не наступили? Единственным объективным доказательством возможности наступления вредных последствий является их непосредственное наступление. Получается, что в действительности нет чет-

ких критериев, которые на практике позволили бы те или иные действия водителя однозначно отнести к опасному вождению.

В других странах вопрос о формулировании понятия опасного (агрессивного) вождении стоит не менее остро. Еще в 2000 г. на международной конференции в Канаде было предложено считать поведение за рулем агрессивным, если оно преднамеренно ведет к увеличению риска столкновения, либо мотивировано раздражительностью, нетерпимостью, враждебностью или попыткой сэкономить время за счет других участников движения [11, стр. 126]. Но вряд ли такая формулировка дает ясное и точное представление о поведении водителя, грубо нарушающего ПДД. Если обратиться к законодательству, например, Великобритании, то там это понятие также изложено в довольно размытом виде: опасное вождение — это вождение, которое не соответствует уровню компетентного и осторожного водителя, что приводит к угрозе жизни других участников дорожного движения [12, стр. 122]. Совершенно очевидно, что определение правонарушения в подобном виде трактует понятие «опасное вождение» весьма широко и неопределенно [13, стр. 147].

Все это, безусловно, осложняют работу органов предварительного расследования по объективному установлению обстоятельств ДТП, спровоцированных опасным (агрессивным) вождением и определению роли в нем каждого из его участников. В целях устранения описанных выше проблем, по нашему мнению, необходимо сосредоточиться на следующих направлениях.

1. Доработать п. 2.7 ПДД с целью выработки более четкой и понятной формулировки понятия и признаков опасного вождения, а также условий, наличие которых позволяло бы отличать правомерные действия водителя от неправомерных.

2. Разработать и внедрить в практику технические средства, позволяющие фиксировать факты опасного вождения, в том числе средства мобильного базирования.

3. Увеличить количество комплексов видеонаблюдения с функцией сохранения видеоинформации за движением транспортных потоков.

4. Провести комплексные исследования по определению участков автомобильных дорог, на которых наиболее часто происходят ДТП, спровоцированные грубыми нарушениями ПДД, в том числе опасным (агрессивным) вождением, с целью последующего установления на этих участках средств фото- и видеофиксации и комплексов видеонаблюдения с функцией сохранения видеоинформации.

5. Разработать нормативную правовую и техническую базу, которая позволит осуществлять комплектование видеорегистраторами новых транспортных средств при их сборке на заводе-изготовителе или установку такого оборудования на транспортные средства, ввозимые в нашу страну из-за рубежа.

6. Разработать нормативную правовую базу, позволяющую использовать помощь участников дорожного движения в фиксации фактов нарушения ПДД, в том числе опасного (агрессивного) вождения с последующим предоставлением видеоматериалов в правоохранительные органы, не исключая использования различных рычагов стимулирования такого сотрудничества с правоохранительными органами.

#### **Список источников**

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.
3. Жаворонков, В. А. Опасное вождение: правовые, технические и психологические аспекты проблемы / В. А. Жаворонков // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 4(48). — С. 11—31.
4. Верзилин, В. А. Социально-экономический ущерб от ДТП как один из аспектов обеспечения экономической безопасности Российской Федерации / В. А. Верзилин, Ю. В. Наролина // РЕГИОН: системы, экономика, управление. — 2019. — № 4(47). — С. 143—152.
5. Тарасов, Е. А. Технические проблемы судебной автотехнической экспертизы / Е. А. Тарасов // Известия ТулГУ. Технические науки. — 2024. — Выпуск 7. — С. 369—371.
6. Майоров, В. И. О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях / В. И. Майоров, О. И. Бекетов // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — Том 14. — № 1. — С. 77—82.
7. Хиль, И. М. Актуальные аспекты противодействия агрессивному вождению и дорожному хулиганству в Российской Федерации / И. М. Хиль, Н. А. Лихачев // Вестник краснодарского университета МВД России. — 2018. — № 2(40). — С. 16—20.
8. Записная, Т. В. К вопросу о содержании понятия «опасное вождение» в российском и зарубежном законодательстве / Записная Т. В. // Крымский научный вестник. — 2016. — № 5 (11). — С. 35—45.
9. Жильцов, А. В. К вопросу о перспективах реализации некоторых законодательных инициатив в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / А. В. Жильцов, А. Ю. Иванов // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2017. — № 1(39). — С. 52—58.
10. Тарасов, Е. А. Методические и процессуальные проблемы проведения автотехнической экспертизы / Е. А. Тарасов // Вестник академии права. — 2022. — № 66. — С. 44—47.
11. Борисова, С. Е. Провокационное поведение водителей престижных автомобилей в контексте обеспечения безопасности дорожного движения / С. Е. Борисова // Психопедагогика в правоохранительных органах. — 2019. — Том 4. — № 1(76). — С. 62—67.
12. Поликарпова, М. С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии / М. С. Поликарпова // Электронный журнал «Современная зарубежная психология». — 2017. — Том 6. — № 1. — С. 44—52.

13. Молчанов, П. В. Особенности государственного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом: ключевые направления, критерии и ответственность / П. В. Молчанов // Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). — 2018. — № 1. — С. 121—127.
14. Потапенко, И. П. Об установлении административной ответственности за опасное (агрессивное) вождение в Российской Федерации, и правоприменительная практика привлечения водителей за опасное вождение в соединенном королевстве Великобритании и Северной Ирландии: анализ и возможность использования / И. П. Потапенко // Вестник Московского университета МВД России. — 2015. — № 5. — С. 120—123.
15. Тарасов, А. Ю. К вопросу определения понятия «опасное вождение» / А. Ю. Тарасов, В. Л. Миронов // Актуальные проблемы административной деятельности полиции : материалы всерос. науч.-практ. конф. — Краснодар : Краснодар. ун-т МВД России, 2015.

## References

1. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii v 2023 godu. Informatsionno-analiticheskiy obzor [Road traffic accidents in the Russian Federation in 2023. Information and analytical review]. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Ros-sii», 2024.
2. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 9 mesyatsev 2024 goda. Informatsionno-analiticheskiy obzor [Road traffic accidents in the Russian Federation for 9 months of 2024. Information and analytical review]. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2024.
3. Zhavoronkov, V. A. Opasnoye vozhdeniye: pravovyye, tekhnicheskiye i psikhologicheskiye aspekty problemy [Dangerous driving: legal, technical and psychological aspects of the problem] / V. A. Zhavoronkov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 4(48). — S. 11—31.
4. Verzilina, V. A. Sotsial'no-ekonomicheskii ushcherb ot DTP kak odin iz aspektov obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Social and economic damage from road accidents as one of the aspects of ensuring economic security of the Russian Federation] / V. A. Verzilina, YU. V. Narolina // REGION: sistema, ekonomika, upravleniye. — 2019. — № 4(47). — S. 143—152.
5. Tarasov, Ye. A. Tekhnicheskiye problemy sudebnoy avtotekhnicheskoy ekspertizy [Technical problems of forensic automotive examination] / Ye. A. Tarasov // Izvestiya TulGU. Tekhnicheskiye nauki. — 2024. — Vypusk 7. — S. 369—371.
6. Mayorov, V. I. O normativno-pravovom opredelenii ponyatiya opasnogo vo-zhdeniya v kontekste zakonodatel'stva ob administrativnykh pravonarusheni-yakh [On the normative and legal definition of the concept of dangerous driving in the context of the legislation on administrative offenses] / V. I. Mayorov, O I. Beketov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — Tom 14. — № 1. — S. 77—82.
7. Khil', I. M. Aktual'nyye aspekty protivodeystviya agressivnomu vozhdeniyu i dorozhnomu khuliganstvu v Rossiyskoy Federatsii [Current aspects of combating aggressive driving and road hooliganism in the Russian Federation] / I. M. Khil', N. A. Likhachev // Vestnik krasnodarskogo universiteta MVD Rossii. — 2018. — № 2(40). — S. 16—20.
8. Zapisnaya, T. V. K voprosu o sodержanii ponyatiya «opasnoye vozhdeniye» v rossiyskom i zarubezhnom zakonodatel'stve [On the content of the concept of "dangerous driving" in Russian and foreign legislation] / Zapisnaya T. V. // Krymskiy nauchnyy vestnik. — 2016. — № 5 (11). — S. 35—45.

9. Zhil'tsov, A. V. K voprosu o perspektivakh realizatsii nekotorykh zakonoda-tel'nykh initsiativ v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [On the Prospects for the Implementation of Some Legislative Initiatives in the Sphere of Road Safety] / A. V. Zhil'tsov, A. YU. Ivanov // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2017. — № 1(39). — S. 52—58.
10. Tarasov, Ye. A. Metodicheskiye i protsessual'nyye problemy provedeniya avtotekhnicheskoy ekspertizy [Methodological and Procedural Problems of Conducting Auto-Technical Expertise] / Ye. A. Tarasov // Vestnik akademii prava. — 2022. — № 66. — S. 44—47.
11. Borisova, S. Ye. Provokatsionnoye povedeniye voditeley prestizhnykh avtomobiley v kontekste obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Provocative Behavior of Drivers of Prestigious Cars in the Context of Road Safety] / S. Ye. Borisova // Psikhopedagogika v pravookhranitel'nykh organakh. — 2019. — Tom 4. — № 1(76). — S. 62—67.
12. Polikarpova, M. S. Sootnosheniye ponyatiy «agressivnoye» i «opasnoye» vozhdeniye v sovremennoy otechestvennoy i zarubezhnoy psikhologii [The relationship between the concepts of "aggressive" and "dangerous" driving in modern domestic and foreign psychology] / M. S. Polikarpova // Elektronnyy zhurnal «Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya». — 2017. — Tom 6. — № 1. — S. 44—52.
13. Molchanov, P. V. Osobennosti gosudarstvennogo regulirovaniya obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya za rubezhom: klyuchevyye napravleniya, kriterii i otvetstvennost' [Features of state regulation of road safety abroad: key areas, criteria and responsibility] / P. V. Molchanov // Vestnik universiteta imeni O. Ye. Kutafina (MGYUA). — 2018. — № 1. — S. 121—127.
14. Potapenko, I. P. Ob ustanovlenii administrativnoy otvetstvuyete za opasnoye (agressivnoye) vozhdeniye v Rossiyskoy Federatsii, i pravoprimeritel'naya praktika privlecheniya voditeley za opasnoye vozhdeniye v soyedinennom korolevstve Velikobritanii i Severnoy Irlandii: analiz i vozmozhnost' is-pol'zovaniya [On the establishment of administrative liability for dangerous (aggressive) driving in the Russian Federation, and law enforcement practice of bringing drivers to justice for dangerous driving in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: analysis and possibility of use] / I. P. Potapenko // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2015. — № 5. — S. 120—123.
15. Tarasov, A. YU. K voprosu opredeleniya ponyatiya «opasnoye vozhdeniye» [On the issue of defining the concept of "dangerous driving"] / A. YU. Tarasov, V. L. Mironov // Aktual'nyye problemy administrativnoy deyatelnosti politzii : materialy vseros. nauch.-prakt. konf. — Krasnodar : Krasnodar. un-t MVD Rossii, 2015.