

## АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

---

Научная статья  
УДК 343.3/7

### **Опасное вождение: правовые, технические и психологические аспекты проблемы**

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

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы, связанные с противодействием одному из наиболее грубых нарушений правил дорожного движения — опасному вождению, определение которого введено в российское законодательство сравнительно недавно. Обосновывая актуальность темы, автор приводит убедительные цифры статистики, подтверждающие серьезность и масштабность исследуемой проблемы не только в нашей стране, но и за ее пределами. Рассматривая некоторые аспекты определения опасного вождения, сформулированного в п. 2.7 Правил, и приводя мнения многих ученых, в статье делается вывод о необходимости доработки понятия опасного вождения и уточнения некоторых моментов в его содержании, без чего прочтение правовой нормы в ряде случаев может иметь неточное или неоднозначное толкование. В статье поднимается вопрос готовности правоохранительных органов и технических средств, имеющих в их распоряжении, к фиксации фактов опасного вождения. Определенное внимание автором уделено работе законодательных органов РФ в направлении борьбы с опасным движением. Исследуются причины опасного вождения, а также факторы, влияющие на возникновение этого феномена со ссылкой на мнения ученых, высказываемых на страницах как отечественных, так и зарубежных научных изданий. Делается вывод о необходимости комплексного подхода к решению вопроса об опасном (агрессивном) вождении. Автором также уделено внимание психологическим аспектам личности водителя-нарушителя, обуславливающим его поведение при управлении транспортным средством и существенно влияющим на безопасность дорожного движения. По ходу исследования и в заключение предлагается ряд конкретных мер нормативно-правового, организационно-технического и воспитательно-профилактического характера, направленных на устранение причин и условий опасного (агрессивного) вождения.

**Ключевые слова:** опасное вождение; агрессивное поведение; транспортное средство; психологические особенности личности водителя; причины совершения дорожно-транспортных происшествий; обеспечение безопасности дорожного движения.

# Dangerous driving: legal, technical and psychological aspects of the issue

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

**Abstract.** The current paper has considered the issues related to combating one of the most serious violations of traffic rules, namely dangerous driving, the definition of which has been introduced into Russian legislation lately. Justifying the relevance of the topic, the author has cited statistics confirming the seriousness and scale of the problem under study not only in our country but also abroad. Considering some aspects of the definition of dangerous driving, formulated in paragraph 2.7 of the Rules, and citing the opinions of many scientists, the paper has concluded that it is necessary to refine the concept of dangerous driving and clarify some points in its content, without which the reading of the legal norm in some cases may have an inaccurate or ambiguous interpretation. The paper has raised the issue of the readiness of law enforcement agencies and the technical means at their disposal to record facts of dangerous driving. The particular attention has been paid to the work of the legislative bodies of the Russian Federation in the direction of combating dangerous traffic. There have been studied causes of dangerous driving, as well as the factors influencing the emergence of this phenomenon with reference to the opinions of scientists expressed on the pages of both domestic and foreign scientific publications. There has been concluded that there is a necessity for a comprehensive approach to solving the issue of dangerous (aggressive) driving. The author has also paid attention to the psychological aspects of the personality of the driver-offender, which determine his behavior when driving a vehicle and significantly affect road safety. During the study and in conclusion, there has been proposed a number of specific measures of a regulatory, organizational, technical and educational-preventive nature, aimed at eliminating the causes and conditions of dangerous (aggressive) driving.

**Keywords:** dangerous driving; aggressive behavior; vehicle; psychological characteristics of the driver's personality; causes of road accidents; road safety enforcement.

**Для цитирования:** Жаворонков В. А. Опасное вождение: правовые, технические и психологические аспекты проблемы // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 11–30.

© Жаворонков В. А., 2024

---

Обеспечение безопасности дорожного движения (далее — БДД) является одним из основных направлений деятельности государства по обеспечению общественной безопасности в целом. В то же время обеспечение БДД относится и к задачам, стоящим перед системой соответствующих государственных органов,

актуальность решения которых с истечением многих лет и даже десятилетий нисколько не утрачивается, а даже наоборот. О пристальном внимании государства к решению проблем, связанных с аварийностью на дорогах, свидетельствуют и совершенствование законодательства в этой области, и внедрение современных технических средств в обеспечение БДД, и многое другое. Между тем отсутствие кардинальных положительных сдвигов в их решении свидетельствует о недостаточности принимаемых мер в этом направлении. Так, согласно имеющимся официальным данным ущерб от последствий дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) в Российской Федерации только за 2017 г. составил более 1 трлн руб., в том числе от гибели и ранения людей более 800 млрд руб. [1, стр. 144] Цифры последних лет являются не менее впечатляющими.

В связи с обсуждением проблемы обеспечения БДД все чаще поднимается вопрос о противодействии такому нарушению правил дорожного движения (далее — ПДД, Правила), как опасное вождение, представляющему, по мнению и ученых, и общественности, повышенную опасность из-за тяжести последствий при ДТП, произошедших по этой причине. Проблема опасного (агрессивного) вождения характерна не только для России. В других странах она стоит также остро: зарубежные ученые единодушны в том, что грубые нарушения ПДД и агрессивное вождение в том числе крайне отрицательно влияют на БДД [2]. Экономические потери, например, только в Великобритании от последствий ДТП в 2020 г. составили 1,5% ВВП этой страны, что эквивалентно 40,6 млрд долл. США. Ежегодно в мире в ДТП погибает 1,35 млн человек, и это является основной причиной смерти среди людей в возрасте от 5 до 29 лет [3], ранения различной тяжести получают от 20 до 50 млн человек [4]. Отечественные авторы со ссылкой на российские и зарубежные источники отмечают, что сегодня показатели криминальных ДТП в Российской Федерации настораживают не менее, чем за ее пределами [5, стр. 338].

Результаты анализа состояния аварийности на дорогах в нашей стране за последние годы свидетельствуют о некотором снижении общего количества ДТП. Между тем их число по причине нарушения ПДД таких тенденций не имеет: в 2017—2019 гг. в России наблюдался устойчивый рост ДТП, совершенных в результате нарушения ПДД, причем, в подавляющем большинстве случаев виновниками их совершения являлись водители транспортных средств. В процентном соотношении к общему числу совершенных ДТП количество таких ДТП выглядит следующим образом: 2017 — 84,7%, 2018 — 88,1%, 2019 — 88,9%. В 2020 г. произошло незначительное снижение до 88,6%, однако в 2021 г. снижение вновь сменилось ростом до 89,2% [6, стр. 37]. Сегодняшняя ситуация свидетельствует о том, что устойчивых тенденций к снижению количества нарушений ПДД в ближайшее время ожидать не стоит. Так, количество постановлений, вынесенных за нарушение ПДД в 2023 г., составило 238,3 млн, что на 36,2 млн больше, чем в 2022 г. [URL: <https://iz.ru/1689082/2024-04-27/v-rossii-uvlichilos-kolichestvo-shtrafov-za-narushenie-pdd> (дата обращения: 29 ноября 2024 г.)].

Учитывая приведенные цифры, можно с уверенностью говорить о том, что именно водители, их поведение, их отношение к требованиям закона, да и чего греха таить, просто к общепринятым нормам поведения в цивилизованном обществе являются самыми существенными факторами столь высокого уровня аварийности на дорогах. Безответственное и легкомысленное поведение, а во

многих случаях вполне осознанные действия водителей становятся причиной тех трагедий, которые уносят десятки тысяч жизней, делают еще большее количество людей инвалидами и наносят огромный материальный ущерб экономике страны.

Безусловно, в подавляющем большинстве ДТП действия водителей не носят умышленного характера и являются результатом простой невнимательности. Как правило, в этом случае личность виновников аварий не характеризуется явной и устойчивой антисоциальной направленностью. Но есть и другая категория нарушителей; наверняка многим доводилось наблюдать на дороге за транспортными средствами, водители которых, двигаясь со скоростью, существенно превышающей скорость транспортного потока, и совершая неоправданные дорожной обстановкой рискованные маневры, например, осуществляя неоднократные перестроения из полосы в полосу движения без подачи соответствующих световых сигналов и сокращая при этом дистанцию с впереди и позади движущимися транспортными средствами до критической, подвергают опасности жизни и здоровье других участников движения. Такие водители действительно представляют собой реальную угрозу для БДД, и, судя по публикациям на эту тему в различных источниках, их с годами становится все больше и больше.

Проблемы, связанные с опасным (агрессивным) вождением, на протяжении многих лет обсуждаются и в средствах массовой информации, и на страницах научных изданий, и в законодательных органах. Еще в 2012 г. членами фракции ЛДПР в Государственную Думу вносился законопроект, устанавливающий ответственность за агрессивный стиль вождения [URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/395967-8> (дата обращения: 1 декабря 2024 г.)]. В 2013 г. этот вопрос вновь поднимался в стенах законодательного собрания [URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/211719-6> (дата обращения: 1 декабря 2024 г.)], но решение по нему опять было отложено.

30 мая 2016 г. наконец-то было принято постановление Правительства РФ № 477, закрепившее понятие «опасное вождение». Согласно дополнению в п. 2.7 ПДД опасное вождение представляет собой неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, если эти действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

Далее норма детализирует действия водителя, которые подпадают под это определение:

- невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения;
- перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия;
- несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства;
- несоблюдение бокового интервала;

— резкое торможение, если такое торможение не требуется для предотвращения ДТП;

— препятствование обгону.

По мнению некоторых чиновников, список признаков опасного вождения следовало бы существенно увеличить, включив в него, например, превышение максимально допустимой скорости движения на 60 км/ч и более. Высказывались мнения и о том, что к признакам опасного вождения следует относить и езду по тротуару, и проезд на красный свет [7]. Но, думается, подход, направленный на увеличение количества признаков опасного вождения, является не совсем правильным, поскольку, во-первых, это приведет к тому, что добрая доля правонарушений, указанных в ПДД, попадет в п. 2.7 Правил, а во-вторых, ответственность за указанные выше нарушения уже предусмотрена соответствующими нормами административного законодательства, например, в ч. 2 ст. 12.15 и ст. 12.12 КоАП РФ, и она вполне соответствует тяжести нарушений. Поэтому, по нашему мнению, к дополнению признаков опасного вождения стоит относиться весьма обдуманно и с определенной осторожностью. Кроме того, опасное вождение предусматривает совершение комплекса действий, явно не укладывающихся в рамки обычного нарушения ПДД, и по сути определяет стиль поведения водителя в целом, оцениваемого на участке дороги определенной протяженности или за определенный промежуток времени [8, стр. 164].

Возвращаясь к хронологической последовательности событий, связанных с принятием правовой нормы об опасном вождении и дальнейшей работой по ее реализации, необходимо сказать, что после внесения дополнений в п. 2.7 ПДД было вполне ожидаемо внесение соответствующих изменений в административное или даже уголовное законодательство, но Государственная Дума не отреагировала на изменения в ПДД, и поправок ни в КоАП РФ, ни в УК РФ не последовало. По мнению ученых, это привело к возникновению большого количества проблем как правового, так и организационного характера [9, стр. 78]. Многие из них считают, и с этим стоит согласиться, что существование правовой нормы, устанавливающей запрет на определенные действия, и отсутствие в законе санкций за нарушение этого запрета делает норму бесполезной [10, стр. 17]. Это также может свидетельствовать об отсутствии четкой стратегии у органов государственной власти в решении данного конкретного вопроса. Можно, конечно, допустить, что норма создавалась как первый шаг на пути борьбы с опасным (агрессивным) вождением, но столь затянутое «молчание» законодателей в решении вопроса о введении соответствующих правовых норм хотя бы в КоАП РФ свидетельствует о неподготовленности правовой системы и правоохранительных органов к борьбе с указанным явлением.

Почему же все-таки до настоящего времени в законодательстве отсутствует ответственность за опасное вождение? По нашему мнению, это свидетельствует, в первую очередь, о недоработанности самой правовой нормы. Согласно содержанию п. 2.7 ПДД для наличия состава правонарушения необходимо неоднократное совершение одного или нескольких действий, указанных в этом пункте. Кроме того, эти действия должны обладать возможностью повлечь за собой создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников в том же направлении и с той же

скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

Если рассмотреть, например, такой маневр, как перестроение (смена полосы или ряда движения без изменения его направления), то согласно п. 2.7 оно при определенных обстоятельствах вполне может быть отнесено к действиям водителя, подпадающим под признаки опасного вождения. Между тем согласно п. 1.2 постановления Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» перестроение — это маневр, заключающийся в выезде из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения. Он является одним из самых распространенных маневров, осуществляемых водителями при движении в транспортном потоке. Совершая обгон, желая занять более удобную полосу для движения и пр., водитель может осуществлять перестроение неопределенное количество раз по собственному усмотрению. Следует отметить, что никаких дополнительных условий при выполнении перестроения Правила не устанавливают. Главное, чтобы маневр производился в соответствии с п. 8.4: водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения. Поэтому такой показатель, как неоднократность перестроения в рамках опасного вождения, довольно трудно согласуется с правилами осуществления этого маневра.

Кроме того, если рассматривать понятие неоднократности, как количественного показателя определенных действий водителя, то что следует под этим подразумевать? Согласно принятому в русском языке толкованию под неоднократностью понимается совершение одним и тем же лицом одного и того же действия не менее двух раз [11, стр. 408]. Основываясь на вышеуказанном тезисе, можно опять-таки прийти к выводу о недоработке правовой нормы, регламентирующей понятие опасного вождения. Так, согласно правилам обгона, совершая этот маневр, водитель дважды осуществляет перестроение за относительно короткий промежуток времени и на непротяженном участке дороги: сначала перестраивается в полосу слева и, совершив опережение, возвращается в исходную полосу движения. Таким образом получается, что с формальной точки зрения вполне правомерные действия водителя могут являться элементом правонарушения даже в штатных условиях движения. Но являются ли такие действия водителя опасным вождением? Безусловно, нет.

Возвращаясь к временному интервалу между маневрами, возникает закономерный вопрос — каким он должен быть, чтобы их совокупность можно было бы расценивать как элемент противоправного деяния? Этот вопрос следует поставить и в отношении длины участка дороги, на котором совершаются маневры. К сожалению, законодательство никак не конкретизирует ни величину временного интервала, ни длину участка дороги, на котором должны быть совершены те или иные действия, образующие состав опасного вождения. А это, пожалуй, является одним из ключевых моментов проблемы применения правовой нормы об опасном вождении. Определить расстояние отрезка, на котором совершаются маневры, технически несложно, но как его величина согласуется с содержанием п. 2.7 Правил?

По мнению ряда авторов, существующий термин «опасное вождение» достаточно сложен для понимания и вызывает трудности с определением того, отно-

сятся ли какие-либо конкретные действия при управлении транспортным средством к опасному вождению или нет [12]. Само понятие «опасное вождение», данное в законе, представляется довольно сложным по конструкции и содержит большое количество условий, только при наличии которых действия водителя могут быть отнесены к указанному правонарушению. Чтобы состав правонарушения был законченным, помимо того, что водитель должен осуществить ряд действий, их выполнение должно быть связано с возможностью наступления вредных последствий, указанных в п. 2.7 ПДД. Между тем определение такой возможности в большом количестве случаев весьма затруднительно. Как разделить действия, которые могли бы повлечь эти последствия, от тех, которые их повлечь не могли, если последствия не наступили? Получается, что единственным объективным доказательством возможности наступления вредных последствий является их непосредственное наступление. Выглядит вполне логично, но довольно абсурдно. Выходит, что в действительности нет четких критериев, которые на практике позволили бы те или иные действия водителя однозначно отнести к опасному вождению.

Если мы обратимся к законодательству других стран, то там понятие «опасное (агрессивное) вождение» также изложено в довольно размытом виде. Например, в законодательстве Великобритании формулировка выглядит следующим образом: «Опасное вождение — это вождение, которое не соответствует уровню компетентного и осторожного водителя, что приводит к угрозе жизни других участников дорожного движения» [13, стр. 122]. Совершенно очевидно, что определение правонарушения в подобном виде трактует понятие «опасное вождение» весьма широко [14, стр. 147].

После появления в российском законодательстве нормы об опасном вождении учеными была обозначена еще одна, пожалуй, самая существенная проблема, связанная с применением на практике этой нормы, — сложность фиксации опасного вождения [15, стр. 41]. Подтверждением тому стало выступление на заседании рабочей группы в Госдуме в январе 2022 г. заместителя главы ГИБДД В. Кузина, который сообщил, что пока подразделения ГИБДД не располагают технической возможностью отслеживать опасное вождение на дорогах страны [URL: <https://tass.ru/obschestvo/13458597> (дата обращения: 5 декабря 2024 г.)]. Отсутствие же до настоящего времени в законодательстве ответственности водителей за опасное вождение свидетельствует о том, что каких-либо позитивных сдвигов в этом направлении пока не наметилось.

В настоящее время фиксация правонарушений на дорогах в большей мере возложена на электронные средства — видео- и фотокамеры, установленные на дорогах. Но одно дело зафиксировать, например, одномоментное пересечение линии разметки 1.1 или 1.3 на конкретном участке проезжей части, совсем другое — правонарушение, состоящее из последовательного ряда одних и тех же или различных действий, выполняемых в пределах определенного участка дороги или за определенный промежуток времени, которые к тому же, как указывалось выше, пока не определены. Сложность фиксации правонарушения в подобных условиях является очевидной. Зарубежный опыт подтверждает сделанный вывод. Так, члены всеобщего немецкого автомобильного клуба, крупнейшей общественной организации автомобилистов Германии (ADAC) заявляют, что сегодня крайне редко водители, допускающие опасное (агрессивное) вожде-

ние, привлекаются к ответственности из-за проблем с фиксацией случаев подобного поведения [12, стр. 42]. В нашей стране многие авторы также склоняются к проблематичности доказывания факта опасного вождения с учетом того, что основным его признаком служит не один эпизод, а совершение последовательного ряда действий, создающих угрозу жизни, здоровью и наносящих материальный ущерб участникам дорожного движения [16, стр. 55].

С этим согласны и практические работники ГИБДД, осуществляющие наблюдение за дорожным движением. Выборочным опросом сотрудников этих подразделений было установлено, что подавляющее большинство из них (около 90%) считают норму об опасном вождении в том виде, в каком она существует сейчас, попросту «мертвой», поскольку электронные средства слежения вряд ли смогут фиксировать это правонарушение в силу его сложности, растянутости в пространстве и времени. По их мнению, на настоящий момент только человек способен определить факт совершения такого сложного правонарушения. Руководители же подразделений ГИБДД сетуют на то, что работать на дорогах стало практически некому — контроль за ситуацией отдан камерам фото- и видеофиксации, которые никак не могут повлиять на снижение фактов опасного вождения [URL: <https://www.autonews.ru/news/> (дата обращения: 5 декабря 2024 г.)].

Если подойти к фиксации нарушений ПДД с технической точки зрения, необходимо уточнить, что средства фиксации отслеживают транспортный поток в его продольном направлении. Это позволяет распознавать, например, осуществление неоднократного перестроения и, руководствуясь алгоритмом, заложенным в программу системы фиксации, дифференцировать по количественному показателю противоправные действия от тех, которые не образуют состава правонарушения, оценив частоту и характер маневров на участке дороги определенной протяженности. Но опять встает вопрос, каким образом средствами фиксации может быть оценено и зафиксировано в подобной ситуации создание водителем опасности для движения транспорту, пользующемуся преимущественным правом движения? Думается, ответить на данный вопрос не представляется возможным, ведь технических параметров опасной и безопасной дистанции ни в нормативных правовых, ни в нормативно-технических документах нет; п. 9.10 ПДД указывает лишь на то, что водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди ТС, которая позволила бы избежать столкновения. Опять выходит, что только совершенное попутное столкновение транспортных средств будет являться подтверждением несоблюдения необходимой для безопасного движения дистанции.

Таким образом, необходимость дальнейшего совершенствования правовой и технической составляющих обеспечения БДД в направлении противодействия опасному (агрессивному) вождению относится к настоятельным требованиям текущего момента. Но их решение — это только часть необходимого комплекса мероприятий. Не подлежит сомнению тезис о том, что профилактика и предупреждение правонарушений является первостепенной задачей в борьбе с ними, поскольку всегда предпочтительнее не допустить противоправное деяние, нежели устранять его негативные последствия. Предупреждение правонарушений и постепенное искоренение отдельных их видов путем устранения причин и условий, способствующих их совершению, является основной задачей государ-



ства и общества [17, стр. 279]. В связи с этим многие авторы, учитывая высокие показатели аварийности на дорогах, высказываются в пользу необходимости усиления ответственности за некоторые виды нарушений ПДД, обосновывая это и предупредительными свойствами жестких санкций. Безусловно, нарушения ПДД, связанные с наступлением тяжких и особо тяжких последствий, заслуживают особого внимания и осуждения со стороны закона и общества. Ответственность за них должна быть адекватной тем вредным последствиям, которые наступают или могли бы наступить в результате их совершения.

Как показывают результаты многих научных исследований, повышение меры ответственности за совершенное преступление не оказывает существенного влияния на снижение уровня преступности [18, стр. 241]. И с этим трудно спорить, учитывая исторический опыт. Но, как говорится — нет правил без исключения: пример Беларуси и стран Балтии наглядно демонстрирует, что введение высоких ставок штрафов и неукоснительное их применение способны снизить число нарушений ПДД на 30—50% [19]. В некоторых европейских странах и Америке штраф, например, за проезд на красный свет достигает 25—30% от уровня средней зарплаты, и это вполне положительно влияет на соблюдение водителем ПДД. Поэтому взвешенное и продуманное отношение к усилению санкций за определенные виды правонарушений позволит повлиять на поведение большего количества водителей и снизит уровень грубых нарушений ПДД. Безусловно, определяющую роль здесь играет принцип неотвратимости наказания, при строгом соблюдении которого усиление санкций обязательно вызовет должный эффект.

Определение причин опасного (агрессивного) вождения представляется весьма непростой задачей. В современной литературе со ссылкой на зарубежный опыт многие ученые связывают опасное (агрессивное) вождение с психологическими особенностями личности водителей [20], выражающимися в демонстративной форме противопоставления себя существующим правовым нормам [21, стр. 62]. Исходя из предложенной формулировки, опасное вождение вполне может быть сравнимо с хулиганскими действиями. Такого мнения придерживаются и многие ученые [22], поскольку водитель транспортного средства, управляя автомобилем и совершая действия, подпадающие под признаки п. 2.7 ПДД, выражает тем самым явное неуважение к обществу в лице других участников дорожного движения, подвергая при этом серьезному риску их жизни и здоровье. Санкции же за хулиганские действия в соответствии с п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ предусмотрены достаточно строгие: штраф в размере от 300 тыс. до 500 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до трех лет, либо обязательные работы на срок до 480 часов, либо исправительные работы на срок от одного года до двух лет, либо принудительные работы на срок до пяти лет, либо лишение свободы на тот же срок. При существовании таких санкций за опасное вождение водитель наверняка бы задумался о выборе стиля передвижения. Мы, конечно же, не проводим прямую аналогию между хулиганством и опасным вождением, но задуматься о сопоставимости наказания за опасное вождение с его возможными последствиями, пожалуй, стоит.

Однако только ужесточением санкций решить проблему полностью вряд ли удастся. Только комплексный подход к ее решению является ключом к устойчи-

вому снижению аварийности на дорогах и обеспечению строгого соблюдения ПДД водителями. Возвращаясь к неотвратимости наказания за совершенное правонарушение, мы опять обращаемся к проблемам фиксации этого вида правонарушения; до тех пор, пока не будет разработана комплексная система фиксации опасного вождения, существенных положительных сдвигов в снижении количества этого вида правонарушений добиться вряд ли удастся.

Безусловно, именно водитель, как личность, обладая определенным набором социально-психологических особенностей, характеризующих его отношение к букве закона, ценностям общества и, наконец, к другим людям, является ключевым моментом феномена, названного в законе опасным вождением. Именно от его отношения к общепринятым правилам поведения и безопасности окружающих зависит существование этого вида нарушений.

Официальная статистика о количестве ДТП, явившихся результатом опасного вождения, по известным причинам отсутствует: на настоящий момент нет технических средств, способных фиксировать эти правонарушения. Между тем проведенным в течение семи дней наблюдением за движением автотранспорта на крупных подмосковных трассах (по два часа в день) одним наблюдателем было установлено 23 случая опасного вождения: автомобиль двигался со скоростью, существенно превышающей скорость транспортного потока, при этом его водитель постоянно менял полосу движения с целью обгона других транспортных средств, перестраиваясь в некоторых случаях сразу через 2—3 полосы и сокращая дистанцию с позади и впереди идущими транспортными средствами (по субъективным ощущениям) до опасной. При этом была отмечена одна особенность: количество случаев опасного вождения всегда увеличивалось при снижении интенсивности транспортного потока и увеличении скорости его движения. Конечно, говорить о подобном наблюдении как о полноценном научном исследовании нельзя, но уже по его результатам можно сделать вывод о том, что водители, допускающие опасное вождение, встречаются на дорогах довольно часто, а некоторые характеристики движения транспортного потока непосредственно влияют на количество случаев противоправного поведения водителей.

Кроме того, опасное вождение вследствие возможности наступления тяжелых и особо тяжелых последствий оказывает негативное влияние на других участников дорожного движения. Особенно это касается водителей, психика которых подвержена сильному влиянию отрицательных примеров и поведенческие паттерны которых сформировались еще не в полной мере. Ни для кого не секрет, что именно отрицательные примеры оказывают наиболее сильное влияние на людей, чья жизненная позиция и психологическая устойчивость находятся на стадии формирования.

Исследуя факторы, влияющие на возможность агрессивного поведения водителей при управлении транспортным средством, многие авторы рассматривают вождение автомобиля как деятельность в особых (экстремальных) условиях, что связывается ими с вероятностью гибели и травматизма, повышенной конфликтностью с другими участниками дорожного движения, юридической и социально-правовой ответственностью за совершенное ДТП, воздействием на психику неблагоприятных условий и т.п. [23; 24] По их мнению, опасное (агрессивное) вождение является результатом накопившихся отрицательных эмоций

[25]. Но вряд ли совершение грубых нарушений ПДД можно объяснить исключительно вышеуказанными причинами.

Изучая особенности личности людей, проявляющих агрессию в поведении, такие известные ученые, как, например, З. Фрейд, высказывали мнение, что агрессивное поведение следует рассматривать как форму проявления определенного психического заболевания [26]. Основываясь на этом, агрессивность определяется как устойчивая черта характера личности, которая проявляется в склонности и готовности к агрессивным действиям [27]. Поэтому опасное вождение следует связывать с существованием определенных особенностей личности, неуравновешенностью характера и агрессивным складом поведения людей вообще и рассматривать его как частный случай проявления психических отклонений, интегрированных в определенный стиль поведения при управлении транспортным средством.

Существующую точку зрения некоторых авторов, утверждающих, что агрессия обусловлена исключительно социальными причинами [28], следует считать не до конца обоснованной; вряд ли водитель, проявляющий агрессивность при управлении транспортным средством, делает это исключительно по причине тяжелого материального положения или из-за неудовлетворительных бытовых условий жизни. По мнению ученых, проводивших исследования в этой области, агрессивный стиль вождения в большинстве случаев используют лица молодого возраста, не озабоченные ни материальным положением, ни трудностями в семье или на работе [21; 29]. Поэтому основную причину такого поведения следует искать в самом человеке, в особенностях его психики, обусловленных, по видимому, во многих случаях определенными психическими отклонениями или болезненным состоянием.

В настоящее время исследование причин индивидуальных психологических различий в человеческой популяции развивается по двум направлениям. Первое — основывается на теории двух факторов: генетического наследования и средовых влияний, где генетический фактор формирует врожденную предрасположенность к тем или иным проявлениям [30; 31]. Альтернативными по отношению к теории двух факторов являются концепции информационной негенетической наследственности психических свойств и личностных качеств человека [32, стр. 77]. Последователи второго направления заявляют о спорности корреляции между чертами личности представителей предшествующих и последующих поколений.

Рассуждая об означенных направлениях в науке, думается, более правильным следует считать то, согласно которому многие особенности психики человека, его поведенческого репертуара, включая некоторые психические заболевания, обусловлены действием генетических факторов и характеризуются в той или иной степени выраженной наследственной предрасположенностью [33, стр. 68]. Так, установлено, что многие психические расстройства могут встречаться у нескольких членов семей в разных поколениях, а наличие сходных признаков заболевания у родственников больного может указывать на наследственный характер патологии [34, стр. 74]. И хотя гены, вызывающие те или иные расстройства (заболевания) психотического ряда, до сих пор не найдены, отсутствие на настоящий момент точных сведений о наличии единицы, передающей наследственную информацию о психических отклонениях, вряд ли стоит считать неоспо-

римым доказательством обратного. Просто наука пока не достигла необходимого уровня. Если обратиться к истории, то до 1775 г. Парижская Королевская академия наук в огромном количестве принимала к рассмотрению проекты вечного двигателя. Однако после открытия закона сохранения энергии постановила более этого не делать из-за очевидной невозможности его создания.

Поэтому, основываясь на концепции двух факторов, разделяемой большинством отечественных ученых, можно сказать, что наследственность в высокой степени определяет предрасположенность человека к агрессивному поведению, а влияние среды способствует ее формированию и развитию в условиях социума. Исходя из этого, установление наличия психических отклонений у того или иного человека видится вполне реальной возможностью. Следовательно, существует возможность заблаговременного выявления лиц, поведение которых при управлении автотранспортом может быть опасным для других участников дорожного движения, и исходя из этой вероятности, можно выстроить предупредительную и профилактическую работу в отношении будущих водителей, потенциально склонных к такому поведению.

Говоря о причинах опасного (агрессивного) вождения, многие авторы указывают, как на одну из основных, пропаганду определенного стиля поведения средствами массовой информации и культуры [35]. По их мнению, в последнее время идеалом для молодежи стал образ антисоциального типажа, который не боится разрушать принятые в обществе нормы поведения, не думая о последствиях своих действий [36, стр. 86]. Представители молодого поколения в силу различных обстоятельств замещают духовно-нравственные принципы здоровой личности антисоциальными нормами поведения, черпая их из средств массовой культуры [37]. В этом, безусловно, есть доля правды: например, сцены, ярко визуализирующие агрессивный стиль вождения, присутствуют во многих фильмах. Подобные видеоролики в Интернете тоже нередки; водители, проявляющие агрессию при управлении транспортным средством, выкладывают в сеть свои собственные приключения. И это может быть примером для других.

При этом факт существования того или иного явления в жизни не может игнорироваться и замалчиваться обществом. Нельзя всю вину за существование агрессии в людях перекладывать на средства коммуникации, поскольку, не будь кино и Интернета, информация об этом явлении в любом случае распространялась бы и другими способами — этого не избежать и, как показывает жизнь, удаление определенных сцен из фильмов, блокирование контента, пропагандирующего отрицательные примеры, является не только бесполезным, но и вредным. Зачастую это приводит к обратному результату: отрицательными героями начинают интересоваться, им начинают подражать; запретный плод, как известно, сладок. Поэтому решение проблемы в данном направлении следует искать не в сокрытии информации, а в том, чтобы подготовить личность к ее правильному восприятию, адекватной оценке и адекватным выводам, сделанным по результатам ее осмысления. Но, к сожалению, на сегодняшний день в этом направлении не достигнуто каких-либо положительных результатов, а современное состояние культуры и культуры вождения, в частности, в России оценивается как крайне низкое [<https://cyberleninka.ru/article/n/shtrafn-ye-sanktsii-za-opasnoe-vozhdenie-kak-novaya-mera-nakazaniya-uchastnikov-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 10 декабря 2024 г.)].

Вопрос об опасном (агрессивном) вождении возник в отечественной науке относительно недавно. По результатам проведенных исследований, повышенный уровень агрессии в российском обществе возник в постсоветский период и с тех пор сохраняется на высоком уровне. По данным экспертного опроса, проведенного Институтом психологии РАН, в 1981 г. уровень агрессивности, враждебности и грубости жителей России оценивался в 3—3,5 балла, в 2011 г. — уже в 7—7,4 балла. Причем, по уровню грубости и враждебности к своему окружению россияне к этому времени занимали лидирующее место в Европе. Очередным этапом усиления межличностной агрессии среди россиян стала пандемия 2020 г. В этот период уровень агрессии увеличился вдвое. По данным ВЦИОМ за 2016—2021 г., 42% российских интернет-пользователей ощутили значительное возрастание агрессивности в социальных сетях [38, стр. 408]. Наблюдая за взаимоотношениями людей в повседневной жизни сегодня, можно легко прийти к неутешительному выводу: снижения уровня агрессивности в поведении людей в ближайшем будущем ожидать не стоит. При этом необходимо учитывать тот факт, что «перевоспитать» агрессивность в человеке невозможно, ее можно лишь сублимировать в социально приемлемые формы [39, стр. 94]. Поэтому на сегодняшний день необходимо сосредоточиться на купировании этих негативных процессов с тем, чтобы в дальнейшем постараться вернуть межличностные отношения в обществе в приемлемые рамки, позволяющие утвердиться благоприятному климату в отношениях между людьми. Меры воспитательного и профилактического характера в этом направлении играют наиважнейшее значение.

Возрастание уровня автомобилизации населения, увеличение транспортных потоков, либерализация порядка прохождения медицинских комиссий, социально-экономические проблемы в обществе, недостатки в воспитании и пр. — все это увеличивает возможность формирования у части водителей склонности к агрессии при управлении транспортным средством и повышает вероятность допуска таких лиц к их управлению. Учитывая комплекс вышеназванных причин, влияющих на появление и существование опасного вождения, пути их устранения следует искать только в комплексном подходе: использованию всех имеющихся в распоряжении государства и общества инструментов, включающих совокупность правовых, социально-экономических, воспитательных, профилактических и других мероприятий. И уж точно борьба с опасным вождением должна опираться не столько на санкции в отношении лиц, его допускающих, сколько на создание благоприятного климата в обществе, искоренение экономических и социальных проблем, которые отрицательно влияют на формирование личности и ее развитие, на воспитание в людях доброжелательного и уважительного отношения друг к другу, к закону и нормам морали. А это уже задача не только правоохранительных органов — это задача учебно-образовательных и воспитательных организаций, трудовых коллективов, средств массовой информации и, наконец, задача семьи, поскольку корни и положительные, и отрицательных качеств в людях исходят именно оттуда и формируются с самого раннего возраста.

Эта точка зрения подтверждается и многими учеными: по их мнению, обеспечение БДД лежит не только в правовом поле, но и в устранении причин, способствующих такому поведению [40, стр. 21], а деятельность по обеспечению БДД

должна осуществляться на основе программно-целевого подхода [41], включающего в себя дальнейшее совершенствование законодательства, регламентирующего в том числе и систему мер административного принуждения, разработку новых мер организационно-технического обеспечения систем контроля дорожного движения, совершенствование уровня и повышение качества дорожной сети и пр. Такая позиция нашла свое отражение и в нормативных правовых документах (см. распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы»).

Говоря об обеспечении БДД нельзя не упомянуть и о проблемах подготовки водителей, в процессе которой основное внимание уделено совершенствованию навыков вождения и знанию ПДД. Однако, по нашему мнению, этого недостаточно; помимо совершенствования навыков вождения, которые, к слову говоря, по окончании обучения оставляют желать лучшего, преподаватели должны доводить до сознания будущих водителей информацию о том, что безопасность жизни и здоровья всех участников дорожного движения зависит от их поведения на дороге и от их ответственности. Необходимо также в рамках программ противодействия опасному (агрессивному) вождению широкое использование средств массовой информации и социальной рекламы [42].

Не лишены рационального зерна предложения об участии самих водителей в фиксации нарушений ПДД при условии их внутренней готовности добровольно направлять видеоматериалы о зафиксированных при помощи видеорегистраторов нарушениях в подразделения ГИБДД [URL: [https://www.cnews.ru/news/top/2023-01-27\\_rossiyanam\\_dadut\\_gosprilozhenie](https://www.cnews.ru/news/top/2023-01-27_rossiyanam_dadut_gosprilozhenie) (дата обращения: 20 декабря 2024 г.)]. Законопослушных водителей и водителей, отрицательно относящихся к нарушителям ПДД, безусловно, гораздо больше, поэтому такая мера, наверняка, имела бы большую эффективность, в том числе и для профилактики и предупреждения правонарушений.

В октябре 2024 г. вопрос об опасном вождении вновь обсуждался на заседании Государственной Думы, где В. Володин привел неутешительные цифры относительно состояния БДД. Так, согласно статистике, за 2023 г. число зарегистрированных ДТП увеличилось на 4,5% по сравнению с 2022 г. В результате аварий погибли 14 500 человек: рост составил 2,3% по сравнению в 2022 г., ранено 166 500 человек, что на 4,3% больше, чем годом ранее [URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/news/2024/10/01/1065637-uzhestochit-otvetstvennost-za-opasnoe-vozhdenie> (дата обращения: 22 декабря 2024 г.)]. По итогам обсуждения на рассмотрение законодательного собрания был внесен законопроект № 644297-8 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в части установления административной ответственности за опасное вождение [URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/644297-8> (дата обращения: 22 декабря 2024 г.)].

Учитывая, что основной причиной ДТП является нарушение водителями ПДД, а опасное вождение среди них имеет явно повышенную опасность для окружающих, введение в административное законодательство жестких санкций за этот вид правонарушения является крайне необходимым и давно ожидаемым действием, направленным на снижение аварийности на дорогах и укрепление БДД в целом. Между тем необходимо помнить, что вопрос применения положений за-

кона об ответственности за опасное вождение остается открытым, поскольку правовые нормы, определяющие этот вид правонарушения и организационно-технические аспекты его фиксации, до конца еще не проработаны.

## Источники

1. 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.
2. Sârbescu, P. Are you a “bad driver” all the time? Insights from a weekly diary study on personality and dangerous driving behavior / P. Sârbescu, L. Maricuțoiu // Journal of Research in Personality. — 9 April. — 2019. — Volume 80 (Cover date: June 2019). — P. 30—37.
3. An, Z. No street is an Island: Street network morphologies and traffic safety / Z. An, B. Xie, Qiyang Liu // Transport Policy. — Volume 141, September 2023. — P. 167—181.
4. Mishra, S. Traffic safety culture of drivers in Canada: Implications for new traffic law implementation to enhance traffic safety / S. Mishra, B. Mehran // IATSS Research. — Volume 46, Issue 1. — April 2022. — P. 82—92.
5. Баранчикова, М. В. Социальный риск и его взаимосвязь с возрастом и уровнем образования субъекта дорожно-транспортного преступления (анализ криминальных показателей дорожно-транспортных происшествий в России) / М. В. Баранчикова // Виктомолдогия. — 2021. — Том 8. — № 4. — С. 336—343.
6. Жаворонков, В. А. Экспертная оценка опасных дорожных ситуаций, возникающих в результате нарушения правил перестроения при управлении транспортным средством / В. А. Жаворонков // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 1(45). — С. 35—52.
7. Танага, И. В. К вопросу о необходимости законодательного закрепления термина «опасное вождение» / И. В. Танага, А. В. Танага // Общество и право. — 2016. — № 2 (56). — С. 165—167.
8. Антонов, С. Н. «Опасное вождение» как новый институт правил дорожного движения: теоретические и процедурные вопросы / С. Н. Антонов, П. В. Молчанов // Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). — 2015. — № 5. — С. 163—167.
9. 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.
10. 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.
11. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. — Москва, 2001.
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. Потапенко, И. П. Об установлении административной ответственности за опасное (агрессивное) вождение в Российской Федерации, и правоприменительная практика привлечение 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.
14. 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.
15. Записная, Т. В. К вопросу о содержании понятия «опасное вождение» в российском и зарубежном законодательстве / Т. В. Записная // Крымский научный вестник. — 2016. — № 5 (11). — С. 35—45.

16. 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.
17. Криминология : учебник для вузов / под редакцией В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юристъ, 2002.
18. Кури, Х. Эффективность наказания: результаты международных исследований / Х. Кури, О. Ю. Ильченко // Актуальные проблемы экономики и права. — 2013. — № 2. — С. 240—256.
19. Епифанов, Ю. А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения / Ю. А. Епифанов // Бизнес в законе. — 2011. — № 1. — С. 152—154.
20. Blanchard, E. B. Psychometric properties of a measure of aggressive driving: the Larson driver's / E. B. Blanchard, K. A. Barton, L. Malta // Psychological Reports. — 2000. — Vol. 87. — № 3. — P. 881—892.
21. 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.
22. Шарапов, Д. Р. Транспортное хулиганство / Д. Р. Шарапов // Криминалист. — 2023. — № 2 (43). — С. 132—137.
23. Лобанова, Ю. И. Стилъ вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации / Ю. И. Лобанова // Российский гуманитарный журнал. — 2015. — № 1. — Том 4. — С. 76—84.
24. Петров, В. Е. Психологически значимые факторы, определяющие стиль управления транспортным средством // Научно-практический журнал «Современные научные исследования и инновации». — 2016. — № 1 (57). — С. 215—221.
25. Ермолаев, В. В. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах / В. В. Ермолаев, О. П. Макушина, А. И. Четверикова // Социальная психология и общество. — 2013. — № 2. — С. 108—118.
26. Бэрн, Р. Агрессия / Р. Бэрн, Д. Ричардсон. — Санкт-Петербург : Питер, 1998.
27. Ениколопов, С. Н. Некоторые проблемы психологии агрессивного поведения / С. Н. Ениколопов // Дети и насилие : материалы Всерос. науч.-практ. конф., Москва— Санкт-Петербург, 2—8 октября 1994 г. — Екатеринбург, 1996.
28. Денисов, В. В. Агрессия: генетический инстинкт или социальный феномен? / В. В. Денисов // Холличер Вальтер. Человек и агрессия. — Москва, 1975.
29. Assi, G. S. Dangerous driving propensity amongst Indian youth Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 1 June 2018. — Volume 56 (Cover date: July 2018). — P. 444—452.
30. Александров, А. А. Психогенетика / А. А. Александров. — Санкт-Петербург : Питер, 2004.
31. Малых, С. Б. Психогенетика / С. Б. Малых, М. С. Егорова, Т. А. Мешкова. — Санкт-Петербург, 2008.
32. Осницкий, А. В. Теоретические основы наследственности психических расстройств личности / А. В. Осницкий // Научно-теоретический журнал «Ученые записки» — 2008. — № 5(39). — С. 77—81.
33. Грошев, И. В. Генетика психологических заболеваний: исследование половых и гендерных исследований / И. В. Грошев // Российский психиатрический журнал. — 2012. — № 2. — С. 68—73.
34. Касьянов, Е. Д. В поисках наследственных форм депрессии: клинические генетические и биологические подходы / Е. Д. Касьянов, Г. Э. Мазо, А. О. Кибитов // Социальная и клиническая психиатрия. — 2018. — Том 28. — № 1. — С. 74—83.
35. Турганова, Г. Э. Влияние демонстрации агрессии в средствах массовой информации на эмоциональное состояние молодежи / Г. Э. Турганова, Н. С. Фонталова, А. О. Шишкина // Психология в экономике и управлении. — 2017. — Том 9. — № 1. — С. 42—55.
36. Ревазов, В. Ч. Социальная маргинализация, как следствие трансформации общества / В. Ч. Ревазов // Альманах мировой науки. АР-Консалт. — 2016. — № 1-3(4). — С. 83—86.
37. Щеулова, Е. А. Духовно-нравственное воспитание современной молодежи как основа формирования и развития личности / Е. А. Щеулова, А. Е. Николаева, А. Е. // Современные научные исследования и инновации. — 2016. — № 12 (68). — С. 1204—1207.



38. Позднякова, М. Е. Агрессивное поведение детей и подростков как предиктор девиантного и криминального поведения: средовые и личностные факторы / М. Е. Позднякова, В. В. Брюно // Россия реформирующаяся. — 2023. — № 21. — С. 407—447.
39. Фрейд, З. Психоанализ и культура. Леонардо да Винчи : пер. с нем. / З. Фрейд. — Санкт-Петербург : Алетейя, 1997.
40. Голубев, И. В. Девиантное поведение и способы профилактики опасного вождения / И. В. Голубев // Полицейская деятельность. — 2023. — № 3. — С. 16—26.
41. Кобак, В. М. Программно-целевой подход в обеспечении безопасности участников дорожного движения / В. М. Кобак // Вестник челябинского государственного университета. — 2017. — Том 2. — № 2. — С. 95—98.
42. Казаченок, В. В. Повышение уровня культуры водителей как фактор безопасности дорожного движения / В. В. Казаченок // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2016. — № 2(36) — С. 33—40.

## References

1. Verzilin, V. A. Sotsial'no-ekonomicheskiy ushcherb ot DTP kak odin iz aspektov obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Socio-economic damage from road accidents as one of the aspects of ensuring economic security of the Russian Federation] / V. A. Verzilin, YU. V. Narolina // REGION: sistemy, ekonomika, upravleniye. — 2019. — № 4(47). — S. 143—152.
2. Sârbescu, P. Are you a “bad driver” all the time? Insights from a weekly diary study on personality and dangerous driving behavior / P. Sârbescu, L. Maricuțoiu // Journal of Research in Personality. — 9 April. — 2019. — Volume 80 (Cover date: June 2019). — P. 30—37.
3. An, Z. No street is an Island: Street network morphologies and traffic safety / Z. An, B. Xie, Qiyang Liu // Transport Policy. — Volume 141, September 2023. — P. 167—181.
4. Mishra, S. Traffic safety culture of drivers in Canada: Implications for new traffic law implementation to enhance traffic safety / S. Mishra, B. Mehran // IATSS Research. — Volume 46, Issue 1. — April 2022. — P. 82—92.
5. Baranchikova, M. V. Sotsial'nyy risk i yego vzaimosvyaz' s vozrastom i urovnem obrazovaniya sub'yekta dorozhno-transportnogo prestupleniya (analiz kriminal'nykh pokazateley dorozhno-transportnykh proisshestviy v Rossii) [Social risk and its relationship with the age and level of education of the subject of a road traffic crime (analysis of criminal indicators of road traffic accidents in Russia)] / M. V. Baranchikova // Viktomoldogiya. — 2021. — Tom 8. — № 4. — S. 336—343.
6. Zhavoronkov, V. A. Ekspertnaya otsenka opasnykh dorozhnykh situatsiy, vznikayushchikh v rezul'tate narusheniya pravil perestroyeniya pri upravlenii transportnym sredstvom [Expert assessment of dangerous road situations arising as a result of violation of lane changing rules when driving a vehicle] / V. A. Zhavoronkov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 1(45). — S. 35—52.
7. Tanaga, I. V. K voprosu o neobkhodimosti zakonodatel'nogo zakrepleniya termina «opasnoye vozhdeniye» [On the need for legislative enshrinement of the term "dangerous driving"] / I. V. Tanaga, A. V. Tanaga // Obshchestvo i pravo. — 2016. — № 2 (56). — S. 165—167.
8. Antonov, S. N. «Opasnoye vozhdeniye» kak novyy institut pravil dorozhnogo dvizheniya: teo-reticheskiye i protsedurnyye voprosy ["Dangerous Driving" as a New Institute of Traffic Rules: Theoretical and Procedural Issues] / S. N. Antonov, P. V. Molchanov // Vestnik universiteta imeni O. Ye. Kutafina (MGYUA). — 2015. — № 5. — S. 163—167.
9. Mayorov, V. I. O normativno-pravovom opredelenii ponyatiya opasnogo vozhdeniya v kontekste zakonodatel'stva ob administrativnykh pravonarusheniyakh [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.
10. 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.
11. Ozhegov, S. I. Tolkovyy slovar' russkogo yazyka [Explanatory dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov, N. YU. Shvedova. — Moskva, 2001.
  12. Polikarpova, M. S. Sootnosheniye ponyatiy «agressivnoye» i «opasnoye» vozhdniye v sovremen-noy 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. Potapenko, I. P. Ob ustanovlenii administrativnoy otvetstvuyete za opasnoye (agressivnoye) vozhdniye v Rossiyskoy Federatsii, i pravoprimeritel'naya praktika privlecheniye voditeley za opasnoye vozhdniye v soyedinennom korolevstve Velikobritanii i Severnoy Irlandii: analiz i vozmozhnost' ispol'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.
  14. Tarasov, A. YU. K voprosu opredeleniya ponyatiya «opasnoye vozhdniye» [On the issue of defining the concept of "dangerous driving"] / A. YU. Tarasov, V. L. Mi-ronov // Aktual'nyye problemy administrativnoy deyatel'nosti politsii : materialy vse-ros. nauch.-prakt. konf. — Krasnodar : Krasnodar. un-t MVD Rossii, 2015.
  15. Zapisnaya, T. V. K voprosu o sodержanii ponyatiya «opasnoye vozhdniye» v rossiyskom i zaru-bezhnom zakonodatel'stve [On the content of the concept of "dangerous driving" in Russian and foreign legislation] / T. V. Zapisnaya // Krymskiy nauchnyy vestnik. — 2016. — № 5 (11). — S. 35—45.
  16. Zhil'tsov, A. V. K voprosu o perspektivakh realizatsii nekotorykh zakonodatel'nykh initsiativ v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [On the prospects for the implementation of some legislative initiatives in the field of road safety] / A. V. Zhil'tsov, A. YU. Ivanov // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2017. — № 1(39). — S. 52—58.
  17. Kriminologiya : uchebnik dlya vuzov [Criminology: textbook for universities] / pod redaktsiyey V. N. Kudryavtseva, V. Ye. Eminova. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Yurist", 2002.
  18. Kuri, KH. Effektivnost' nakazaniya: rezul'taty mezhdunarodnykh issledovaniy [Effectiveness of Punishment: Results of International Research] / KH. Kuli, O. YU. Il'chenko // Aktual'nyye problemy ekonomiki i prava. — 2013. — № 2. — S. 240—256.
  19. Yepifanov, YU. A. Zarubezhnyy opyt organizatsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Foreign Experience in Organizing Road Safety] / YU. A. Yepifanov // Biznes v zakone. — 2011. — № 1. — S. 152—154.
  20. Blanchard, E. B. Psychometric properties of a measure of aggressive driving: the Larson driver's / E. B. Blanchard, K. A. Barton, L. Malta // Psychological Reports. — 2000. — Vol. 87. — № 3. — P. 881—892.
  21. 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 pra-vookhranitel'nykh organakh. — 2019. — Tom 4. — № 1(76). — S. 62—67.
  22. Sharapov, D. R. Transportnoye khuliganstvo [Transport hooliganism] / D. R. Sharapov // Kriminalist. — 2023. — № 2 (43). — S. 132—137.
  23. Lobanova, YU. I. Stil' vozhdniya: opredelyayushchiye faktory, kharakteristiki, napravleniya op-timizatsii [Driving style: determining factors, characteristics, directions of optimization] / YU. I. Lobanova // Rossiyskiy gumanitarnyy zhurnal. — 2015. — № 1. — Tom 4. — S. 76—84.
  24. Petrov, V. Ye. Psikhologicheski znachimyye faktory, opredelyayushchiye stil' upravleniya trans-portnym sredstvom [Psychologically significant factors determining the style of driv-

- ing a vehicle] // Nauchno-prakticheskiy zhurnal «Sovremennyye nauchnyye issledovaniya i innovatsii». — 2016. — № 1 (57). — S. 215—221.
25. Yermolayev, V. V. Sotsial'no-psikhologicheskiye determinanty proyavleniya agressii voditelya-mi passazhirskogo transporta na rossiyskikh dorogakh [Social and psychological determinants of aggression by drivers of passenger transport on Russian roads] / V. V. Yermolayev, O. P. Makushina, A. I. Chetverikova // Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo. — 2013. — № 2. — S. 108—118.
  26. Beron, R. Agressiya [Aggression] / R. Beron, D. Richardson. — Sankt-Peterburg : Piter, 1998.
  27. Yenikolopov, S. N. Nekotoryye problemy psikhologii agressivnogo povedeniya [Some problems of psychology of aggressive behavior] / S. N. Yenikolopov // Deti i nasiliye : materialy Vseros. nauch-prakt. konf., Moskva—Sankt-Peterburg, 2—8 oktyabrya 1994 g. — Yekaterinburg, 1996.
  28. Denisov, V. V. Agressiya: geneticheskiy instinkt ili sotsial'nyy fenomen? [Aggression: genetic instinct or social phenomenon?] / V. V. Denisov // Khollicher Val'ter. Chelovek i agressiya. — Moskva, 1975.
  29. Assi, G. S. Dangerous driving propensity amongst Indian youth Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 1 June 2018. — Volume 56 (Cover date: July 2018). — P. 444—452.
  30. Aleksandrov, A. A. Psikhogenetika [Psychogenetics] / A. A. Aleksandrov. — Sankt-Peterburg : Piter, 2004.
  31. Malykh, S. B. Psikhogenetika [Psychogenetics] / S. B. Malykh, M. S. Yegorova, T. A. Meshkova. — Sankt-Peterburg, 2008.
  32. Osnitskiy, A. V. Teoreticheskiye osnovy nasledstvennosti psikhicheskikh rasstroystv lichnosti [Theoretical Foundations of Heredity of Mental Disorders of Personality] / A. V. Osnitskiy // Nauchno-teoreticheskiy zhurnal «Uchenyye zapiski» — 2008. — № 5(39). — S. 77—81.
  33. Groshev, I. V. Gnomika psikhologicheskikh zabolevaniy: issledovaniye polovykh i gendernykh issledovaniy [Gnomics of Psychological Diseases: A Study of Sex and Gender Studies] / I. V. Groshev // Rossiyskiy psikhiatricheskii zhurnal. — 2012. — № 2. — S. 68—73.
  34. Kas'yanov, Ye. D. V poiskakh nasledstvennykh form depressii: klinicheskiye geneticheskiye i biologicheskiye podkhody [In search of hereditary forms of depression: clinical genetic and biological approaches] / Ye. D. Kas'yanov, G. E. Mazo, A. O. Kibitov // Sotsial'naya i klinicheskaya psikhiatriya. — 2018. — Tom 28. — № 1. — S. 74—83.
  35. Turganova, G. E. Vliyaniye demonstratsii agressii v sredstvakh massovoy informatsii na emo-tsional'noye sostoyaniye molodezhi [The influence of demonstration of aggression in the media on the emotional state of young people] / G. E. Turganova, N. S. Fontalova, A. O. Shishkina // Psikhologiya v ekonomike i upravlenii. — 2017. — Tom 9. — № 1. — S. 42—55.
  36. Revazov, V. CH. Sotsial'naya marginalizatsiya, kak sledstviye transformatsii obshchestva [Social marginalization as a consequence of the transformation of society] / V. CH. Revazov // Al'manakh mirovoy nauki. AR-Konsalt. — 2016. — № 1-3(4). — S. 83—86.
  37. Shcheulova, Ye. A. Dukhovno-nravstvennoye vospitaniye sovremennoy molodezhi kak osnova for-mirovaniya i razvitiya lichnosti [Spiritual and moral education of modern youth as the basis for the formation and development of personality] / Ye. A. Shcheulova, A. Ye. Nikolayeva, A. Ye. // Sovremennyye nauchnyye issledovaniya i innovatsii. — 2016. — № 12 (68). — S. 1204—1207.
  38. Pozdnyakova, M. Ye. Agressivnoye povedeniye detey i podrostkov kak prediktor deviantnogo i kriminal'nogo povedeniya: sredovyye i lichnostnyye faktory [Aggressive behavior of children and adolescents as a predictor of deviant and criminal behavior: environmental and personal factors] / M. Ye. Pozdnyakova, V. V. Bryuno // Rossiya reformiruyushchasya. — 2023. — № 21. — S. 407—447.
  39. Freyd, Z. Psikhooanaliz i kul'tura. Leonardo da Vinchi : per. s nem. [Psychoanalysis and Culture] / Z. Freyd. — Sankt-Peterburg : Aleteyya, 1997.
  40. Golubev, I. V. Deviantnoye povedeniye i sposoby profilaktiki opasnogo vozhdeniya [Deviant behavior and methods of preventing dangerous driving] / I. V. Golubev // Politseyskaya deyatel'nost'. — 2023. — № 3. — S. 16—26.

41. Kobak, V. M. Programmno-tselevoy podkhod v obespecheniye bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya [Program-targeted approach to ensuring the safety of road users] / V. M. Kobak // Vestnik chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2017. — Tom 2. — № 2. — S. 95—98.
42. Kazachenok, V. V. Povysheniye urovnya kul'tury voditeley kak faktor bezopasnosti dorozhno-go dvizheniya [Increasing the level of culture of drivers as a factor in road safety] / V. V. Kazachenok // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2016. — № 2(36) — S. 33—40.