

Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского
Юридические науки. – 2023. – Т. 9 (75). № 2. – С. 147–155.

УДК 342

О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ РАССЛЕДОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Кудовба О. Н., Куряшкин А. Н.

В статье автор анализирует проблемные вопросы и особенности, складывающиеся в сфере административной ответственности за правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения. Дает рекомендации, которые помогут добиться наиболее эффективной, своевременной и успешной работы сотрудников органов внутренних дел по предотвращению и пресечению правонарушений в рассматриваемой области, а также будут способствовать достижению максимальной эффективности в решении вопросов обеспечения производства по делам об административных правонарушениях указанной категории, неотвратимости наказания, а также обеспечения прав, свобод и законных интересов граждан.

Ключевые слова: административное правонарушение, административная ответственность, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, административное производство, административное расследование, Европротокол, должностное лицо, транспортное средство, правила дорожного движения.

Одним из важнейших направлений политики России выступает обеспечение транспортной безопасности как комплексной категории, а также многоаспектного явления, в центре которого находится автомобильный транспорт, от правильности эксплуатации которого зависят жизнь и здоровье граждан. Казалось бы, этот факт должен был бы вызывать у каждого дополнительную ответственность, но, фактически, наблюдается постоянное увеличение смертности граждан от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий. Несмотря на постоянное совершенствование единой технической политики в области упорядочивания дорожного движения и предупреждения дорожно-транспортных происшествий, данная проблема остается достаточно острой [1, с. 115-123].

Многие специалисты сходятся во мнении, что дорожно-транспортные происшествия следует рассматривать как негативный, но в тоже время неотъемлемый фактор эксплуатации транспортных средств [2, с. 33-35], к которым следует относить различные технические устройства, хотя в законодательстве не дается единого понятия транспортного средства [3, с. 137-151]. Согласно исследованиям Всемирной организации здравоохранения (далее ВОЗ) в рейтинге стран по уровню смертности в дорожно-транспортных происшествиях Россия занимала 72 место [4]. Среди стран постсоветского пространства наше государство по данному показателю занимала второе место (Таджикистан – 18,1; Россия – 18; Казахстан – 17,6) [4]. Статистические сведения международного характера позволяют также утверждать, что ни одной стране в мире, не смотря на различные методы и средства предотвращения смертности в результате дорожных аварий, не удалось свести к нулю показатель рассматриваемого явления.

Анализ проведенного ВОЗ исследования в области дорожно-транспортных происшествий позволяет утверждать, что ежегодно в мире происходит более одина-

дцати миллионов дорожных аварий, в которых погибает более одного миллиона человек [4]. Из этого можно сделать вывод, что каждая одиннадцатая автомобильная авария приводит к смерти человека.

На сегодняшний день уровень смертности на дорогах представляет собой предмет пристального изучения современной науки. Фактор повышенной смертности на дорогах является одной из причин сокращения населения.

Высокий уровень смертности на российских дорогах обуславливает необходимость постоянного совершенствования сил и средств по предотвращению наступления столь негативного последствия эксплуатации транспортных средств. Ежегодно на рассмотрение Государственной Думы вносятся множество проектов по оптимизации законодательства в сфере предотвращения дорожно-транспортных происшествий на российских дорогах. Анализ отечественной государственной политики в области снижения уровня дорожных происшествий и, как следствие этого, предотвращения наступления негативных последствий позволил установить основные механизмы регулирования данной сферы.

Цель деятельности субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения заключается в «исключении реальных и потенциальных угроз для участников дорожного движения, обеспечении степени и качества их защищенности от дорожно-транспортных происшествий» [5, с. 116-122].

Важное место в борьбе с дорожным травматизмом занимают меры административно-правовой охраны, направленные на предупреждение и предотвращение тяжелых последствий в сфере безопасности дорожного движения. Данный вид мер постоянно совершенствуется, что находит отражение в изменениях административного законодательства и практике его реализации.

Одним из наиболее действенных способов снижения числа дорожно-транспортных происшествий является, по нашему мнению, борьба с их причинами.

В этой связи ужесточается ответственность за управление транспортным средством в состоянии алкогольного или иного опьянения. Сам факт ужесточения наказания за совершение данного административного правонарушения уже приводит к профилактике данных административных правонарушений и приводит к снижению случаев управления автомобилем в нетрезвом виде. Как отмечали С.В. Лихачен и Н.С. Ракша, факт применения принуждения выступает одним из основных элементов механизма обеспечения законности, усиления общественной безопасности и общественного порядка в целом, и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в частности [1, с. 115].

Именно боязнь быть наказанным побуждает наших граждан более внимательно относиться к соблюдению существующих требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. В связи с этим повсеместное внедрение камер фиксации соблюдения скоростного режима, приоритета полос положительно влияют на снижение уровня дорожно-транспортных происшествий.

Проводимая политика ужесточения наказания за совершение административных правонарушений, повсеместное внедрение средств фотофиксации наиболее распространенных нарушений правил дорожного движения, проведение активной пропаганды безопасности дорожного движения – все это способствует снижению количества дорожно-транспортных происшествий на российских дорогах. На сегодняшний день наметилась положительная тенденция в области обеспечения безопасности до-

рожного движения [6]. Несмотря на проведение комплекса мероприятий по снижению уровня аварийности на российских дорогах, показатель ДТП остается на достаточно высоком уровне. Анализ практики административных расследований в рассматриваемой сфере позволяет выявить иные причины и осуществить поиск новых путей решения данной проблемы.

Административное расследование правонарушений в сфере дорожно-транспортных происшествий представляет собой деятельность уполномоченных на то должностных лиц, выражающаяся в производстве установленной административным законодательством взаимосвязанных действий, целью которых является установление всех обстоятельств происшедшего, необходимых для вынесения справедливого и законного решения. Административное расследование правонарушений в сфере дорожно-транспортных происшествий заключается в следующих взаимосвязанных этапах: возбуждение дела; установление фактических обстоятельств дела; процессуальное оформление результатов расследования; направление материалов по подведомственности.

Особенности административного расследования рассматриваемой категории дел заключаются в том, что: законодатель устанавливает обязанность производства осмотра места совершения административного правонарушения при установлении факта причинения вреда здоровью в результате административного правонарушения в сфере безопасности дорожного движения; протокол осмотра места правонарушения наряду с результатами экспертизы является одним из ключевых элементов доказательной базы по фактам причинения легкого или средней тяжести вреда здоровью в результате ДТП; срок проведения расследования правонарушений в сфере дорожно-транспортных происшествий по общему правилу составляет один месяц, однако, законодатель устанавливает случаи и порядок, когда данный срок может быть продлен до шести месяцев.

В ходе расследования должностное лицо, осуществляющее производство по делу, обращается к гл. 12 КоАП РФ [7]. Законодательно закреплены почти все виды аварий: при столкновении; вследствие опрокидывания; в случае наездов на препятствие, пешехода, велосипедиста, стоящее транспортное средство, животное; во время падения пассажира; прочие дорожно-транспортные происшествия. Относительно причин можно выделить два основных блока: субъективные (зависящие от человеческого фактора) и объективные (появление которых не зависит от субъекта). На практике авариям зачастую предшествуют обе причинные группы.

Столкновение представляет собой событие, в результате которого пострадали несколько автомобилей либо автомобиль и рельсовый вид транспорта. Столкновения могут быть попутными, встречными либо боковыми. Каких-либо конкретных причин, вызывающих данный вид аварии выявить невозможно.

Под опрокидыванием понимается авария, при которой транспортное средство перевернулось во время движения. Причины этому могут быть как объективные (плохая погода, поломка транспортного средства), так и субъективные (нарушение правил дорожного движения, в том числе нарушение правил перевозки грузов). Если же транспортное средство опрокинулось в результате столкновения, то данной категории аварий такое событие отнесено не будет.

Следующим видом выступает наезд. По объекту наезды подразделяются на: наезд на препятствие (случай, при котором происходит столкновение со стационар-

ным объектом транспортного средства, находящегося в движении. К данному виду относятся и те случаи, когда при перевозке пассажира он получил травму в результате наезда на какой-либо предмет (например, барьер)); наезд на пешехода (в данном случае не имеет значение, где он находился, а также того, кто явился виновником аварии); наезд на велосипедиста (аналогично наезду на пешехода).

Рассмотрим подробнее условия признания правонарушения дорожно-транспортным происшествием. Первым условием выступает совершение аварии на проезжей части, то есть, если столкновение транспортных средств произошло в поле, то дорожно-транспортным происшествием оно не является.

Второе условие заключается в том, что участником ДТП должно выступать движущееся транспортное средство. Не будет являться ДТП ситуация, при которой на стоящее транспортное средство упадет дерево либо оно станет предметом, в отношении которого будут совершены хулиганские действия.

Чаще всего причиной аварий выступает несоблюдение Правил дорожного движения, а именно: вождение транспортного средства в состоянии опьянения; игнорирование водителем скоростного режима, требований к перевозке детей, обязательной проверки исправности транспортного средства перед ездой; проезд на запрещающий сигнал светофора.

Бывают случаи, когда ДТП происходят в результате игнорирования водителем состояния усталости, изменения погодных условий.

Еще одними субъективными факторами совершения аварий выступают: беседы водителя по мобильному телефону или с пассажирами; курение и употребление пищи за рулем; использование неудобной обуви; отвлечение водителя посредством настройки радио. Объективными причинами ДТП выступают: плохое дорожное покрытие; неправильно припаркованный автомобиль; растения, закрывающие знаки; плохая освещённость участка дороги. Должностное лицо, осуществляющее производство по делу, должно учитывать все эти факторы при поиске и фиксации следов преступления. Действующее законодательство предусматривает несколько степеней тяжести вреда здоровью, который может быть причинен в результате противоправной деятельности: легкий, средней тяжести, тяжкий.

В большинстве случаев вред, причиненный в результате ДТП, не имеет тяжких последствий, чаще всего связан с нарушением целостности и конструкции транспортного средства, ответственность за причинение которого предусмотрена как административным, так и гражданско-правовым законодательством. За причинение легкого и среднего вреда здоровью ответственность устанавливается также административным законодательством, за тяжкий вред здоровью в результате ДТП уголовным законодательством. Также уголовная ответственность предусматривается в случае, если ДТП повлекло смерть участника дорожного движения [8].

В судебные органы обращаются пострадавшие пешеходы с требованием о возмещении водителем причиненного им физического и морального вреда. В таком случае сумма ущерба определяется в индивидуальном порядке [9].

Положения действующего законодательства также предусматривают возможность оформления аварии по Европротоколу (без вызова сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД), если в результате столкновения повреждения получили только транспортные средства, на оба автомобиля оформлены полисы ОСАГО, ущерб не был причинен третьим лицам [10].

Встречаются случаи, когда пешеходы умышленно бросаются под колеса движущихся транспортных средств, чтобы в дальнейшем получить с водителя компенсацию, поэтому водители должны быть особо внимательны в процессе передвижения, а также рекомендуется иметь в транспортном средстве регистратор.

Бывают случаи, когда, выезжая с заполненной парковки, водитель может повредить другой автомобиль, даже не заметив этого и уехать. В данном случае водитель пострадавшего транспортного средства вызывает сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, которые возбуждают дело об административном правонарушении по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, предусматривающей ответственность за оставление места ДТП.

В процессе реализации правоохранительных функций отечественные органы правопорядка нередко сталкиваются с необходимостью проведения процессуального расследования в связи с совершением некоторых административных правонарушений. Анализ действующего административного законодательства свидетельствует о том, что необходимость проведения административного расследования обуславливается отсутствием у правоприменителя возможности в кратчайшие сроки провести необходимые действия для установления обстоятельств происшедшего. Законная и справедливая государственно-правовая реакция на нарушение норм административного законодательства зависит от своевременной фиксации следов правонарушения.

Административное расследование правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время представляет собой одну из наиболее трудоемких и в тоже время проблемных сфер административной деятельности отечественных органов внутренних дел. Анализ деятельности подразделений органов внутренних дел, уполномоченных на проведение административного расследования правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, свидетельствует о том, что установление необходимых для принятия законного и справедливого решения обстоятельств отягощается необходимостью проведения процессуальных действий, требующих значительных временных затрат. Длительность и целесообразность проведения некоторых из них в настоящее время обуславливает наличие определенных споров в научных кругах.

Поводы к возбуждению дела об административном правонарушении определены в ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ. При этом важным аспектом на данном этапе, да и в течение всего производства являются доказательства по делу. Достаточные данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, непосредственно обнаруженные должностным лицом, после их фиксации в протоколе становятся доказательствами по делу, как и информация, полученная в ходе опроса от свидетеля или очевидца. Отметим, что из перечисленных в ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ поводов к возбуждению дела об административном правонарушении в деятельности ГИБДД наиболее распространено непосредственное обнаружение должностными лицами признаков административного правонарушения [7].

Следует отметить, что производство по делам об административном правонарушении может быть осуществлено и в упрощенной форме. В данном случае постановление по делу об административном правонарушении о назначении административного наказания в виде предупреждения или административного штрафа выносится на месте. Альтернативой этому производству является «обычная» форма, ко-

гда вынесению постановления предшествует составление протокола об административном правонарушении.

При этом важным моментом является обязанность должностного лица ГИБДД правильно и в полном объеме составить протокол об административном правонарушении. Нарушение этого требования может привести к дальнейшему признанию протокола не допустимым доказательством, а значит и к тому, что виновное лицо избежит ответственности.

На основании ст. 28.2 КоАП РФ составление протокола о совершении административного правонарушения является обязательным, за исключением случаев, предусмотренных ч. 1, 1.1 и 3 ст. 28.6 КоАП РФ [7]. Законодатель допускает назначение административного наказания без составления протокола, в случае, если в лицо, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, не оспаривает наличие события административного правонарушения и (или) назначенное ему административное наказание.

Особая форма производства по делу об административном правонарушении предполагает проведение административного расследования в соответствии со ст. 28.7 КоАП РФ [7]. Известно, что административное расследование подразумевает систему мероприятий, процессуальных действий, которые направлены на сбор, фиксацию и исследование доказательств. При этом административное расследование рассматривается законодателем как совокупность различных процессуальных действий. Помимо экспертизы, их наименования не определены. Указанное обстоятельство может привести к различному толкованию правовой нормы и, соответственно, неоднозначности выводов и решений.

Административное расследование проводится по месту совершения или выявления административного правонарушения.

Отметим ряд проблем, подлежащих решению. Так, законодателем не определен конкретный круг лиц, уполномоченных проводить административное расследование, что требует внесения изменений в ст. 28.7 КоАП РФ и соотнесение ее с положениями, определяющими подведомственность. Также необходимо более конкретно определить процессуальные действия, подлежащие проведению в ходе административного расследования, и определить порядок их проведения.

Что же касается стадии возбуждения дела, то необходимо обеспечить реализацию права на защиту лица, подвергаемого «административному преследованию» с момента возникновения у сотрудника полиции «подозрений» о том, что это лицо совершило административное правонарушение. Решение данной проблемы представляется в том, чтобы еще до момента составления протокола разъяснить право на защиту лицу, с составлением соответствующего протокола.

Говоря о существующих проблемах производства административного расследования правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, следует отметить неоднозначное место и роль осмотра места административного правонарушения. В соответствии с действующим законодательством данная процедура присуща проведению административного расследования правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.24 или ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ.

До настоящего времени потенциал данного процессуального действия в рамках расследования иных видов правонарушений не исследован до конца. Расширение возможности проведения данного осмотра, по нашему мнению, расширило возмож-

ности правоприменителей и способствовало совершенствованию расследования некоторых административных правонарушений.

При этом нормы, регламентирующие основания и порядок проведения данного осмотра в ходе проведения административного расследования указанных законодателем правонарушений также вызывает ряд вопросов. Законодатель указывает в качестве юридического основания начала процедуры административного расследования – составление определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования. Но, при этом, также закрепляя положения о необходимости в случае установления факта причинения вреда здоровью в результате дорожно-транспортного происшествия составлять первый процессуальный документ – протокол осмотра места совершения административного правонарушения. Подобная ситуация обуславливает наличие в научных кругах споров по поводу того следует ли должностному лицу выносить соответствующее определение в том случае, если административное расследование началось с момента составления протокола осмотра места совершения административного правонарушения.

Одной из главных задач для сотрудников ГИБДД при административном расследовании дорожно-транспортных происшествий является установление причин ДТП, что способствует установлению объективной истины. На практике для большинства ДТП, как правило, характерны различные неблагоприятные субъективные и объективные факторы, которые указывают на необходимость установления всех свидетелей и очевидцев происшествия.

На месте происшествия очень важно правильно оформить все документы о ДТП, качественно собрать, правильно истолковать и зафиксировать все необходимые сведения без каких-либо искажений, поскольку все это будет рассматриваться на всех этапах расследования и влиять на результат расследования. Что касается участников ДТП, то они, в свою очередь, должны внимательно наблюдать, по возможности, за всеми действиями инспектора на месте происшествия, давать необходимые объяснения по существу заданных вопросов, требовать от сотрудника ГИБДД устранения ошибок и неточностей при составлении материалов, если они имеются, а также внесения различных дополнений, заявлений, имеющих отношение к делу.

Порядок проведения осмотра места административного происшествия определяется криминалистическими правилами и зависит от особенностей местности (осмотр от периферии к центру или от центра к периферии; осмотр по участкам). Соблюдение предъявляемых к осмотру места происшествия криминалистических правил способствует наиболее полному отражению обстановки и механизма административного правонарушения, процессуальное закрепление которого необходимо для принятия законного и справедливого итогового решения.

В процессе проведения осмотра места административного правонарушения необходимо оценить общую обстановку дорожно-транспортного происшествия, которая может свидетельствовать о наличии либо отсутствии неправомерного поведения других участников дорожного движения. Целесообразно также оценить удаленность места дорожно-транспортного происшествия от жилых домов и иных мест возможного нахождения людей, что может помочь в отыскание свидетелей и очевидцев.

Рассмотрение тактических особенностей проведения осмотра места дорожно-

транспортного происшествия позволило установить, что наибольший результат возможно достичь при незамедлительности его проведения. В данном случае время играет против правоприменителя. С течением времени следы дорожно-транспортного происшествия утрачиваются (лица, участвующие в ДТП, могут переместить поврежденные транспортные средства, убрать поврежденные части транспортного средства с дорожного полотна), что, в свою очередь, затрудняет процесс установления механизма административного правонарушения. Погодные условия также могут негативно отразиться на качестве осмотра места совершения дорожно-транспортного происшествия (осадки могут смыть следы торможения).

Существенному улучшению неутешительного состояния в сфере обеспечения безопасности на российских дорогах могло бы способствовать проектирование и строительство автодорог с обязательным учетом и расчетом интенсивности движения, обеспечение максимального исключения конфликтных точек (пересечение в одном уровне), разделение транспортных и пешеходных дорожек, создание велодорожек. При этом планы строительства дорог должны учитывать перспективные направления развития улично-дорожной сети. Помимо этого также необходимо уделять особое внимание улучшению условий видимости на автодорогах, повышению обзорности пересечений проезжих частей, улучшению освещенности улиц и дорог, повышению качества дорожного полотна, применению современных технологий строительства, позволяющих повысить в зимнее время сцепных качеств покрытия.

При рассмотрении особенностей профилактических мер группового и индивидуального характера, следует отметить роль и значение правоохранительных органов. В настоящее время вопросам профилактики административных правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения уделяется недостаточное внимание со стороны правоохранительных органов. На сегодняшний день в виду чрезмерной загруженности сотрудники подразделений ОВД, призванных обеспечивать общественный порядок, не в состоянии уделить должное внимание профилактике данной категории правонарушений.

Формальное отношение к проведению профилактических мероприятий по предотвращению дорожно-транспортных происшествий путем выработки надлежащего уровня правосознания негативно отражается на динамике правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения. Правоохранительным органам необходимо усилить ведомственный контроль за профилактической рассматриваемой группы правонарушений, создать условия качественного взаимодействия с иными государственными органами и общественными объединениями, а также уделить особое внимание наиболее уязвимым категориям граждан (несовершеннолетним, лицам, систематически нарушающим правила дорожного движения).

В центре профилактических мероприятий, прежде всего, должны находиться водители транспортных средств. Сегодня существующие меры профилактического воздействия в основном реализуются односторонне силами управомоченных на то государственных органов и должностных лиц, между тем в этот процесс активнее надо вовлекать и институты гражданского общества, и в том числе самих водителей, а также их ассоциации.

Список литературы:

1. Лихачёв С.В., Ракша Н.С. Основные правила обеспечения безопасности дорожного движения в конструкции механизма административного принуждения // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. – 2022. – Т. 8 (74). No 3. С. 115-123.
2. Поляков Дмитрий Николаевич Понятие и причины дорожно-транспортных происшествий // Сибирское юридическое обозрение. 2011. № 16.
3. Сапега В.А., Яшнова С.Г. К вопросу о понятии транспортного средства в российском законодательстве // Власть закона. – 2021. – № 4 (48). – С. 137-151 (дата обращения: 23.01.2023).
4. Доклад о глобальной дорожной безопасности // https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/ru (дата обращения: 23.01.2023).
5. Майоров В.И. Классификация рисков, возникающих в сфере дорожного движения / В.И. Майоров // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского.-2018.-№6.-С.116-122.
6. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики // <https://rosstat.gov.ru>.
7. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 11.01.2023 г.) [Электронный ресурс] // «Гарант»: [справочная правовая система]. URL: <https://base.garant.ru/> (дата обращения: 23.01.2023).
8. Кашкаров А.А. Особенности административной и уголовной ответственности пешеходов или иных лиц, участвующих в процессе дорожного движения (кроме водителей механических транспортных средств, предусмотренных ст. 264 УК РФ)// Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. – 2022. – Т. 8 (74). No 3. С. 108-114.
9. Какое наказание предусмотрено за наезд на пешехода? URL: <https://shtrafy-gibdd.ru/articles/shtraf-za-naezd-na-peshehoda> (дата обращения: 23.01.2023).
10. Суд постановил, что не всякое столкновение автомобилей следует считать ДТП. URL:<https://rg.ru/2019/09/23/sud-obiasnil-kakoe-stolknovenie-avtomobilej-schitaetsia-dtp.html>.

O.N. Kudovba. On some aspects of the investigation of administrative offenses in the field of road safety // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2023. – Т. 9 (75). № 2. – P. 147-155.

In the article, the author analyzes problematic issues and features emerging in the field of administrative responsibility for offenses in the field of road safety. Gives recommendations that will help to achieve the most effective, timely and successful work of law enforcement officers to prevent and suppress offenses in the area under consideration, and will also contribute to achieving maximum efficiency in solving issues of ensuring proceedings in cases of administrative offenses of this category, the inevitability of punishment, as well as ensuring the rights, freedoms and legitimate interests of citizens.

Keywords: administrative offense, administrative responsibility, traffic safety, traffic accident, administrative proceedings, administrative investigation, Euro protocol, official, vehicle, traffic rules.

Spisok literatury:

1. Lihachyov S.V., Raksha N.S. Osnovnye pravila obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v konstrukcii mekhanizma administrativnogo prinuzhdeniya // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo YUridicheskie nauki. – 2022. – Т. 8 (74). No 3. S. 115-123.
2. Polyakov Dmitriy Nikolaevich Ponyatie i prichiny dorozhno-transportnyh proissheshtvij // Sibirskoe yuridicheskoe obozrenie. 2011. № 16.
3. Sapega V.A., YAshnova S.G. K voprosu o ponyatii transportnogo sredstva v rossijskom zakonodatel'stve // Vlast' zakona. – 2021. – № 4 (48). – S. 137-151 (data obrashcheniya: 23.01.2023).
4. Doklad o global'noj dorozhnoj bezopasnosti // https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/ru.
5. Majorov V.I. Klassifikaciya riskov, vznikayushchih v sfere dorozhnogo dvizheniya / V.I. Majorov // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N.I. Lobachevskogo. - 2018. - № 6. - S. 116-122.
6. Oficial'nyj sajt Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki // <https://rosstat.gov.ru>.
7. Kodeks Rossijskoj Federacii ob administrativnyh pravonarusheniyah: Federal'nyj zakon ot 30 dekabrya 2001 g. № 195-FZ (v red. ot 11.01.2023 g.) [Elektronnyj resurs] // «Garant»: [spravochnaya pravovaya sistema]. URL: <https://base.garant.ru/> (data obrashcheniya: 23.01.2023).
8. Kashkarov A.A. Osobennosti administrativnoj i ugolovnoj otvetstvennosti peshekhodov ili inyh lic, uchastvuyushchih v processe dorozhnogo dvizheniya (krome voditelej mekhanicheskikh transportnyh sredstv, predusmotrennyh st. 264 UK RF)// Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo YUridicheskie nauki. – 2022. – Т. 8 (74). No 3. S. 108-114 (data obrashcheniya: 23.01.2023).
9. Kakoe nakazanie predusmotreno za naezd na peshekhoda? URL: <https://shtrafy-gibdd.ru/articles/shtraf-za-naezd-na-peshehoda> (data obrashcheniya: 23.01.2023).
10. Sud postanovil, chto ne vsyakoe stolknovenie avtomobilej sleduet schitat' DTP. URL:<https://rg.ru/2019/09/23/sud-obiasnil-kakoe-stolknovenie-avtomobilej-schitaetsia-dtp.html>.