

**УДК 342.9**

## **К ВОПРОСУ ОБ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ПОДХОДАХ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ**

*Пестов Р. А.*

*Ростовский юридический институт МВД России*

Статья посвящена исследованию современных проблем обеспечения безопасности движения, представлен альтернативный подход, который исследует вождение как культуру, которая передается через поведение и оказывает длительное воздействие на участников дорожного движения. Неопределенность условий дорожного движения и правоприменения увеличивает вероятность конфликтов, что, в свою очередь, может увеличить общий уровень стресса и вероятность ошибки на дорогах. Автором проанализирован терминологический аппарат «опасное вождение», «агрессивное вождение», предложен комплекс мер направленных на улучшение культуры вождения.

**Ключевые слова:** правовое регулирование, административная ответственность, профилактика правонарушений, дорожно-транспортные происшествия, дорожное движение, агрессивное вождение, безопасность, культура.

Президентом Российской Федерации на расширенном заседании коллегии МВД России в 2022 г. поставлена комплексная задача по организации действенной системы профилактики правонарушений, а также повышению культуры поведения на дорогах [1].

Научная актуальность связана с необходимостью формулирования новых методик деятельности органов государственной власти и взаимодействия с общественными институтами, позволяющими сформировать неприятие безответственного поведения на дорогах нашей страны.

Практическая актуальность определяется статистическими данными, согласно которым с января по август 2022 г. раскрыто свыше 706 тыс. преступлений [2], 3,2% которых составляют нарушения правил дорожного движения лицами, подвергнутыми административному наказанию, в 2021 г. вынесено 179 миллионов постановлений по делам об административных правонарушениях в сфере нарушения правил дорожного движения [3].

Социальная актуальность обусловлена тем, что административные правонарушения являются антисоциальным явлением, предвестником совершения общественно опасных деяний, в этой связи профилактика и предупреждение правонарушений являются одним из средств противодействия деструктивных социальных процессов в обществе.

Отдельные вопросы предупреждения правонарушений ранее исследовались в рамках полемики о соотношении дефиниций «предупреждения» и «профилактики» правонарушений [4], работы отдельных структурных подразделений полиции [5] или предупреждению правонарушений среди отдельных социальных групп или категорий служащих [6, 7].

Проблемы понимания различий в уровне смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, профилактики деликтов, а также форсайт поведения участников дорожного движения, формирования их типологических свойств являются предметом исследования для ученых различных стран [8, 9], так как участники дорожного движения в одном и том же районе сталкиваются с аналогичной дорож-

ной сетью, местностью и потенциально подвержены влиянию сходной культуры вождения, а культурные факторы являются более сильными предикторами водителя, даже чем восприятия риска. В связи с этим изменение культуры вождения может сформировать убеждения, ценности, которые отразятся на поведении на дорогах и положительно отразится на профилактике дорожно-транспортных происшествий.

Термин «профилактика» (от лат. «prophylaktikos» – предохранять) и «предупреждение» (от лат. «praeventio» – опережать) представлены как в федеральном законодательстве, так и ведомственном нормотворчестве, в частности п. 2 ст. 3 ФЗ от 23.06.2016 № 182-ФЗ (далее – закон о профилактике) [10] раскрывается дефиниция «профилактика правонарушений», в п. 1 гл. I приказа МВД России от 17.01.2006 № 19 применен термин «предупреждение преступлений» органами внутренних дел, анализ показывает, что федеральный закон более широко определяет профилактику, рассматривая ее в качестве комплекса различных мер, то есть особое внимание уделено характеру реализуемых мер, в то время как приказ называет предупреждение – деятельностью отдельных служб (подразделений) и сотрудников ОВД в рамках их юрисдикционных полномочий, в этом случае акцент делается на компетентностный подход.

Вместе с тем в настоящее время необходим альтернативный подход, который исследует вождение как культуру и предлагает метод рассмотрения уместности взглядов, убеждений и ожиданий, воплощенных в этой культуре.

Прежде чем термин «культура» стал центральным в социальных и гуманитарных науках, он был широко известен за пределами академических кругов, где во основном использовался для обозначения тренировки умственных способностей у людей. В этом смысле «культура» была примерно синонимом «образования»: культурный человек был образованным человеком, а качества образованных людей и вещи, которые образованные люди производили и потребляли, истолковывались как культурные.

Используемые в настоящее время определения «культуры» могут быть отнесены к одному из семи вариантов в зависимости от того, что они представлено центральной темой: структура, функция, процесс, продукт, усовершенствование, власть (идеология) или членство в группе.

В социологии упор делается на нематериальные культурные продукты, такие как убеждения, ценности и нормы, и на то, как они служат для структурирования человеческих социальных отношений, исходя из этого под культурой в рамках нашего исследования мы понимаем информацию, как передаваемую между отдельными людьми или группами, где эта информация проходит и вызывает воспроизводство и устойчивое изменение поведенческих черт.

Информация считается культурной не в силу своего содержания, а скорее в зависимости от того, откуда она поступает, как она распространяется и что она делает. Культура передается через поведение и оказывает длительное, непреходящее воздействие на него. С ее помощью мы приходим к пониманию себя и своего отношения к миру.

Так в США вождение автомобиля связано с культурой потребления, еще в 1928 г. в рамках избирательной кампании будущим главой государства была обещана машина для каждой семьи, а современные рекламные слоганы транснациональных

автомобильных концернов предлагают самореализацию и прогресс посредством статуса водителя определенной марки транспортного средства.

В странах Европы в связи социально-экономическим ростом 1960-1990 гг. наблюдался рост количества автомобилей на душу населения, в настоящее время наблюдается переход на альтернативные виды транспорта, так в Норвегии самый низкий уровень смертности на дорогах в Европе: 20 смертей на миллион жителей в 2017 г., а также самый низкий риск смерти на дорогах, несмотря на доступность транспортных средств для населения.

Для Советской России рассвет массовой автомобилизации пришелся на 1960-1970 гг., однако легковой автомобиль считался символом достатка, а предпочтение для выпускаемой продукции отдавалось грузовым автомобилям и автобусам, что отражалось в культурном образе водителя представляемом в кинолентах того периода. Вместе с тем, несмотря на рост автопарка (в 1992 г. автопарк легковых автомобилей насчитывал порядка 10 миллионов единиц, что в четыре раза меньше аналогичного показателя в 2022 г.) автомобиль все еще считается показателем достатка.

Культурный подход предполагает рассмотрение того, как создается и поддерживается культура вождения. Таким образом, он представляется подходом, который социально ориентирован и оказывает влияние на культуру вождения, а не просто на наказание отдельного правонарушителя.

Это подтверждается задачами федеральной целевой программой, действовавшей до 2020 г., одной из которых являлось повышение уровня культуры вождения [11], действующая стратегия в настоящее время в качестве основных направлений реализации предусматривает «изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения» [12].

Дорожное движение представляет собой систему общественных отношений, складывающихся в процессе передвижения людей (грузов) транспортными (мобильными) средствами в границах дорог. В этих отношениях взаимодействует множество специфических участников, что указывает о социальной природе процесса [13], последний являясь частью социального порядка неразрывно связан с модернизацией общества, а его поддержание является одной из сторон функционирования культуры.

В каждой стране существуют свои проблемы безопасности дорожного движения, связанные с поведением водителей. Являясь основой транспортной системы, обеспечение безопасности дорожного движения является основной задачей политики в различных странах. Однако из-за увеличения мобильности на дорогах, вызванного автомобилизацией и ростом экономической активности, дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) по-прежнему являются основной причиной гибели людей во всем мире.

Неопределенность условий дорожного движения и правоприменения увеличивает вероятность конфликтов, что, в свою очередь, может увеличить общий уровень стресса и вероятность ошибки на дорогах.

Большинство дорожно-транспортных происшествий могут быть напрямую связаны с человеческим фактором как единственным или сопутствующим. Человеческий фактор при вождении можно рассматривать как состоящий из двух отдельных компонентов: навыки и стиль вождения. Навыки вождения включают обработку информации и двигательные навыки, которые улучшаются с обучением и практи-

кой, то есть с опытом участия в дорожном движении. Стилль вождения относится к тому, как водители выбирают вариант вождения, обычное, агрессивное или опасное вождение, включая, например, выбор скорости вождения (риск), резкое торможение, перестроение при интенсивном движении (импульсивность), позицию к механизмам обеспечения безопасности и др., согласно п. 2.7. Правил дорожного движения (далее – ПДД) водителю запрещается «опасное вождение», однако юридической ответственности за нарушение п. 2.7 в законодательстве РФ до сих пор не предусмотрено, если мы рассмотрим термин «агрессивное вождение», то в п. 6.5 ГОСТ Р 58782-2019 под ним понимается «параметр, который служит для определения неоправданно резкого разгона ТС с последующим снижением скорости» [14], однако термин констатирует качественные критерии вождения, что в полной мере не позволяет его соотнести с опасным вождением, закрепленным в ПДД, а отсутствие санкций за такие действия приводит к лишению эффективности уже принятых мер.

Выходом из сложившейся ситуации является комплекс мер, направленных на улучшение культуры вождения.

Так в рамках правового поля необходимо закрепление в ПДД термина «агрессивное вождение» или включение в «опасное вождение» действий, связанных с «агрессивным вождением», что на наш взгляд является наиболее эффективным вариантом, так как самостоятельная регулятивная норма может усложнить квалификацию и привести к дискреционным решениям [15]. Приведение в соответствие терминологии в ПДД позволит конкретизировать основания ответственности.

До закрепления вышеуказанных положений одной из мер предупреждения должно стать применение установленной в законе о профилактике формы профилактического воздействия и п.12 ст.13 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» согласного, которого сотрудники полиции могут объявлять физическому лицу официальное предостережение (предостережение) о недопустимости действий, создающих условия для совершения административных правонарушений либо недопустимости продолжения антиобщественного поведения.

Однако и здесь имеется ряд пробелов, не позволяющих в полной мере применить их к опасному вождению, так в частности ст. 19.5. КоАП РФ устанавливает ответственность за невыполнение в срок постановления, представления, решения, что логично исходя из ст. 29.13. КоАП РФ, которая устанавливает обязанность должностных лиц рассматривающего дело об административном правонарушении внести представление о принятии мер по устранению причин административного правонарушения и условий, способствовавших его совершению, однако ч. 2 ст. 29.13 КоАП РФ устанавливая срок 30 дней не распространяется на физических лиц и речь идет о возбужденном производстве, тогда как предостережение применяется при отсутствии состава административного правонарушения.

На наш взгляд применение данной меры будет эффективным при условии внесения ясности в отношении ответственности. По мнению Е.В. Поздняковой необходимо дополнить гл. 19 КоАП РФ статьей, предусматривающей ответственность за невыполнение требований, содержащихся в официальном предостережении [16], вместе с тем считаем, что ответственность должна наступать в случае повторного совершения однородного действия по которому ранее выносилось предостережение.

Также в качестве положительного зарубежного ориентира может быть взята ст. 606 КРКоАП [17], согласно которой предусмотрена ответственность за нарушение участником дорожного движения ПДД, повлекших создание аварийной обстановки. Только за 2020 г. в Республике Казахстан было привлечено к административной ответственности по данному составу 14363 правонарушителя [18, с. 67].

Также необходимо внести изменения в Регламент МВД России [19] в части перечня административных процедур, дополнив процедурой вынесения официального предостережения.

Социальный контекст влияет на разные компоненты стиля вождения, а культура вождения является относительно стабильной социальной конструкцией, постепенно формируемой с течением времени. Так еще в 1986 *New York Times* назвала введение в США законов о ремнях безопасности «нарушением прав человека», между тем долговременная работа по обеспечению безопасности дорожного движения в США достигла положительных результатов, и это связано с мерами, ограничивающими свободу людей рисковать в дорожном движении, например, ограничение их скорости, принуждение к использованию ремней безопасности.

Повышение безопасности дорожного движения часто является результатом усиления патернализма и уменьшения индивидуальной свободы участников дорожного движения. Патернализм возможно рассматривать в качестве вмешательства в свободу действий человека, оправданное причинами, относящимися исключительно к благополучию, добру, счастью, потребностям, интересам или ценностям человека, которого принуждают.

Это происходит без согласия лица, свободу которого ограничивают. Это означает, что патерналистские меры вынуждают людей делать что-то ради их собственного блага, хотя они сами не захотели бы или не захотели бы этого делать. Явные случаи патернализма в политике безопасности дорожного движения включают обязательное ношение шлемов для мотоциклистов и пристегивание ремнями безопасности.

Баланс между личной свободой и вмешательством государства, или «патернализмом», является в значительной степени политическим (идеологическим) и культурным вопросом.

Вместе с тем культура вождения зависит от принятых социальных норм и многих других факторов, из-за очевидной значимости стиля вождения к риску несчастного случая были разработаны десятки инструментов самоотчета для измерения стиля вождения, так статистические данные [18, с. 68; 20, с. 97] подтверждают мнение о прямой зависимости между культурой вождения и уровнем интеллектуального развития, образования участника дорожного движения (более 40% виновных в совершении ДТП не имеют высшего образования, а количество виновных в совершении ДТП имеющих ученую степень составляет менее 0,03%, эти же пропорции справедливы и к тяжести последствий ДТП). Другие исследования показывают дифференциацию по гендерному признаку (мужчин характерна маскулинность при которой улучшена сложная (сенсомоторная) координация, что при низкой культуре вождения может приводить к ДТП, для женщин более характерна культура вождения, нацеленная на надежность и соблюдение правил и установок).

Имеет значение и возраст (психосоциальное развитие), так молодые люди используют автомобиль не только как средство передвижения, но и воспринимают его

как пространство, позволяющее реализовать себя независимо, при этом проявляют наибольшую склонность к отвлекающим действиям во время поездки, в значительной степени из-за их слабо развитых навыков вождения и восприятия опасности.

Однако, независимо от гендерных и иных признаков водитель может оказаться правонарушителем в случаях предусмотренных ст. 12.21.4 КоАП РФ, при неисполнении обязанности по оплате при проезде по платным дорогам, в частности водители из субъектов РФ по складывающейся практике производит оплату на пункте взимания платы, однако иначе дело обстоит с платными дорогами, где подразумевается безбарьерный проезд (отсутствие вышеуказанных пунктов), что предполагает обязанность последующей оплаты путем on-line сервиса или с помощью транспондера. В итоге при неоплате в течение 5 дней водитель получает постановление по делу об административном правонарушении, при чем одним из вариантов уведомления является госпочта Госуслуг, возникает вопрос, почему уведомление об оплате в эти 5 дней не доставляется подобным образом, что в итоге позволит в большинстве случаев оплатить проезд без применения штрафных санкций предусмотренных КоАП РФ, что сути также можно назвать профилактикой правонарушений.

Таким образом, государству, как регулятору общественных отношений, призванному нейтрализовать угрозы, необходимо воздействовать на культуру вождения посредством мотивационно-целевых и когнитивного составляющих.

Так в рамках образовательной составляющей и профилактики девиантного поведения необходимо в процессе образования начиная с дошкольных учреждений (раннего возраста) сформировать, а затем с помощью семьи совершенствовать систему знаний, умений, ценностей, позволяющих снизить межличностно-агрессивный компонент в области дорожного движения. Именно семья должна стать ключевым актором моделирующим поведение в сфере БДД, так как окружающая среда, в которой находится ребенок, часто создается сама собой и, таким образом, в значительной степени формируется близкими несовершеннолетнему людьми, способами, специально предназначенными для облегчения обучения.

В информационном контексте необходимо совершенствование использования информационных государственных порталов, с помощью которых будет предоставляться актуальная информация необходимая для участников дорожного движения, а также превентивная работа с нарушителями правил дорожного движения.

В социально-экономическом аспекте необходимы инфраструктурные изменения, связанные с соотношением автомобилей и альтернативных видов транспорта и удобством передвижения на них (транспортная инфраструктура), что позволит создать конкуренцию вида транспорта, используемого при перемещении по маршруту и в конечном счете, скажется на безопасности.

В правовом поле необходимо продолжить совершенствование нормативно-правовой базы с включением в документы стратегического планирования культурной компоненты, а ужесточение административной ответственности не должно основываться на отдельных фактах привлечших внимание средств массовой информации, а основываться на статистических данных и научно обоснованно.

#### Список литературы

1. Расширенное заседание коллегии МВД России от 17.02.2022 <http://www.kremlin.ru/events/president/news/67795>
2. Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь-август 2022 года <https://мвд.рф/reports/item/32515852/>

3. 128 млрд за нарушения. В России собрано рекордное количество штрафов [https://aif.ru/auto/safety/128\\_mlrld\\_zh\\_narusheniya\\_v\\_rossii\\_sobrano\\_rekordnoe\\_kolichestvo\\_shtrafov](https://aif.ru/auto/safety/128_mlrld_zh_narusheniya_v_rossii_sobrano_rekordnoe_kolichestvo_shtrafov)
4. Бойко В.Н. К вопросу о соотношении терминов «профилактика правонарушений», «предупреждение правонарушений» и «меры административного предупреждения» / В.Н. Бойко, И.А. Симакина // Вестник Дальневосточного юридического института МВД России. – 2016. – № 4(37). – С. 98-102.
5. Хабибова Л.Д. Основные направления деятельности участковых уполномоченных полиции по предупреждению и профилактике правонарушений и преступлений / Л.Д. Хабибова // Право: ретроспектива и перспектива. – 2021. – № 2(6). – С. 39-44.
6. Лубский А.В. Особенности рефлексивных и нерефлексивных структур правового поведения в современном российском обществе / А.В. Лубский, Р.А. Лубский, Р.А. Пестов // Философия права. – 2019. – № 1(88). – С. 54-59.
7. Коршунова, И.Г. К вопросу предупреждения правонарушений среди сотрудников органов внутренних дел / И. Г. Коршунова // Обеспечение общественной безопасности и противодействие преступности: задачи, проблемы и перспективы : Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Краснодар, 23 июня 2017 года. – Краснодар: Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации", 2017. – С. 229-231.
8. Галым Ф.Г. Некоторые проблемы профилактики транспортных уголовных правонарушений, связанных с нарушением правил дорожного движения / Ф.Г. Галым // Современные проблемы уголовного процесса: пути решения: Сборник материалов 2-й Международной конференции, Уфа, 08 апреля 2021 года. – Уфимский ЮИ МВД России: Уфимский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. – С. 62-69.
9. Хужакулов С.Б. Понятие и сущность раннего предупреждения правонарушений в Республике Узбекистан / С. Б. Хужакулов // Вопросы криминологии, криминалистики и судебной экспертизы. – 2019. – № 2(46). – С. 45-49.
10. Федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 27.06.2016, № 26 (Часть I), ст. 3851.
11. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 16.05.2020) «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // Собрание законодательства РФ, 14.10.2013, № 41, ст. 5183.
12. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» // Собрание законодательства РФ, 29.01.2018, № 5, ст. 774.
13. Соболевская М.А. Проблема социального порядка в современной социологической теории: от дискурса порядка к порядку дискурса / М. А. Соболевская. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2013. — № 12 (59). — С. 794-798. — URL: <https://moluch.ru/archive/59/8423/> (дата обращения: 14.11.2022).
14. ГОСТ Р 58782-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Параметры и критерии оценки качества вождения с целью оценки безопасности использования транспортных средств (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 25.12.2019 № 1474-ст) // М.: Стандартинформ, 2020.
15. Позднякова Е.В. Официальное предостережение (предостережение), объявляемое органами внутренних дел: вопросы теории и правоприменения // Вестник ВИ МВД России. 2022. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ofitsialnoe-predosterezhenie-predosterezhenie-obyavlyaemoe-organami-vnutrennih-del-voprosy-teorii-i-pravoprimereniya> (дата обращения: 13.11.2022).
16. Валиев, Р. Г. Усмотрение как фактор практики правового регулирования / Р. Г. Валиев // Власть Закона. – 2022. – № 3(51). – С. 72-81.
17. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 18.11.2022 г.) URL: [https://online.zakon.kz/document/?doc\\_id=31577399](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31577399).
18. Галым Ф.Г. Некоторые проблемы профилактики транспортных уголовных правонарушений, связанных с нарушением правил дорожного движения / Ф.Г. Галым // Современные проблемы уголовного процесса: пути решения: Сборник материалов 2-й Международной конференции, Уфа, 08 апреля 2021 года. – Уфимский ЮИ МВД России: Уфимский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. – С. 62-69.
19. Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 (ред. от 21.12.2017) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета, № 232, 13.10.2017.
20. Эйсмунт В.В. Образование личности как фактор обеспечения культуры безопасности вождения / В.В. Эйсмунт, А.А. Ключин // Модернизация научной инфраструктуры и цифровизация образования :

Материалы XI Международной научно-практической конференции, Ростов-на-Дону, 23 июня 2021 года. – Ростов-на-Дону: ООО "Издательство ВВМ", 2021. – С. 97-101.

**Pestov R. A. On the question of alternative approaches to ensuring traffic safety** // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical Science. – 2023. – Т. 9 (75). № 1. – P. 205-213.

The article is devoted to the study of modern problems of ensuring traffic safety, an alternative approach is presented that explores driving as a culture that is transmitted through behavior and has a lasting impact on road users. Uncertainty in traffic conditions and law enforcement increases the likelihood of conflicts, which in turn can increase overall levels of stress and the likelihood of errors on the roads. The author analyzed the terminological apparatus "dangerous driving", "aggressive driving", proposed a set of measures aimed at improving the culture of driving.

**Key words:** legal regulation, administrative responsibility, crime prevention, traffic accidents, traffic, aggressive driving, safety, culture.

**Spisok literatury:**

1. Rasshirennoe zasedanie kollegii MVD Rossii ot 17.02.2022 <http://www.kremlin.ru/events/president/news/67795>
2. Kratkaya karakteristika sostoyaniya prestupnosti v Rossijskoj Federacii za yanvar'-avgust 2022 goda <https://mvd.rf/reports/item/32515852/>
3. 128 mlrd za narusheniya. V Rossii sobrano rekordnoe kolichestvo shtrafov [https://aif.ru/auto/safety/128\\_mlrd\\_za\\_narusheniya\\_v\\_rossii\\_sobrano\\_rekordnoe\\_kolichestvo\\_shtrafov](https://aif.ru/auto/safety/128_mlrd_za_narusheniya_v_rossii_sobrano_rekordnoe_kolichestvo_shtrafov)
4. Bojko V.N. K voprosu o sootnoshenii terminov «profilaktika pravonarushenij», «preduprezhdenie pravonarushenij» i «mery administrativnogo preduprezhdeniya» / V.N. Bojko, I.A. Simakina // Vestnik Dal'nevostochnogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. – 2016. – № 4(37). – S. 98-102.
5. Habibova L.D. Osnovnye napravleniya deyatel'nosti uchastkovykh upolnomochennykh policii po preduprezhdeniyu i profilaktike pravonarushenij i prestuplenij / L.D. Habibova // Pravo: retrospektiva i perspektiva. – 2021. – № 2(6). – S. 39-44.
6. Lubskij A.V. Osobennosti refleksivnykh i nerefleksivnykh struktur pravovogo povedeniya v sovremennom rossijskom obshchestve / A.V. Lubskij, R.A. Lubskij, R.A. Pestov // Filosofiya prava. – 2019. – № 1(88). – S. 54-59.
7. Korshunova, I.G. K voprosu preduprezhdeniya pravonarushenij sredi sotrudnikov organov vnutrennih del / I. G. Korshunova // Obespechenie obshchestvennoj bezopasnosti i protivodejstvie prestupnosti: zadachi, problemy i perspektivy : Materialy Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Krasnodar, 23 iyunya 2017 goda. – Krasnodar: Federal'noe gosudarstvennoe kazennoe obrazovatel'noe uchrezhdenie vysshego professional'nogo obrazovaniya "Krasnodarskij universitet Ministerstva vnutrennih del Rossijskoj Federacii", 2017. – S. 229-231.
8. Galym F.G. Nekotorye problemy profilaktiki transportnykh ugovolnykh pravonarushenij, svyazannykh s narusheniem pravil dorozhnogo dvizheniya / F.G. Galym // Sovremennye problemy ugovolnogo processa: puti resheniya: Sbornik materialov 2-j Mezhdunarodnoj konferencii, Ufa, 08 aprelya 2021 goda. – Ufimskij YUI MVD Rossii: Ufimskij yuridicheskij institut Ministerstva vnutrennih del Rossijskoj Federacii, 2021. – S. 62-69.
9. Huzhakulov S.B. Ponyatie i sushchnost' rannego preduprezhdeniya pravonarushenij v Respublike Uzbekistan / S. B. Huzhakulov // Voprosy kriminologii, kriminalistiki i sudebnoj ekspertizy. – 2019. – № 2(46). – S. 45-49.
10. Federal'nyj zakon ot 23.06.2016 № 182-FZ «Ob osnovakh sistemy profilaktiki pravonarushenij v Rossijskoj Federacii» // Sobranie zakonodatel'stva RF, 27.06.2016, № 26 (CHast' I), st. 3851.
11. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 03.10.2013 № 864 (red. ot 16.05.2020) «O federal'noj celevoj programme "Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013 - 2020 godah» // Sobranie zakonodatel'stva RF, 14.10.2013, № 41, st. 5183.
12. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 08.01.2018 № 1-r «Ob utverzhenii Strategii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossijskoj Federacii na 2018 - 2024 gody» // Sobranie zakonodatel'stva RF, 29.01.2018, № 5, st. 774.
13. Sobolevskaya M.A. Problema social'nogo poryadka v sovremennoj sociologicheskoy teorii: ot diskursa poryadka k poryadku diskursa / M. A. Sobolevskaya. — Tekst : neposredstvennyj // Molodoj uchenyj. — 2013. — № 12 (59). — S. 794-798. — URL: <https://moluch.ru/archive/59/8423/> (data obrashcheniya: 14.11.2022).
14. GOST R 58782-2019. Nacional'nyj standart Rossijskoj Federacii. Parametry i kriterii ocenki kachestva vozheniya s cel'yu ocenki bezopasnosti ispol'zovaniya transportnykh sredstv (utv. i vveden v dejstvie Prikazom Rosstandarta ot 25.12.2019 № 1474-st) // M.: Standartinform, 2020.
15. Pozdnyakova E.V. Oficial'noe predosterezhenie (predosterezhenie), ob'yavlyаемое organami vnutrennih del: voprosy teorii i pravoprimeneniya // Vestnik VI MVD Rossii. 2022. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ofitsialnoe-predosterezhenie-predosterezhenie-obyavlyаемое-organami-vnutrennih-del-voprosy-teorii-i-pravoprimeneniya> (data obrashcheniya: 13.11.2022).

16. Valiev, R. G. Usmotrenie kak faktor praktiki pravovogo regulirovaniya / R. G. Valiev // *Vlast' Zakona*. – 2022. – № 3(51). – S. 72-81.
17. Kodeks Respubliki Kazahstan ob administrativnyh pravonarusheniyah ot 5 iyulya 2014 goda № 235-V (s izmeneniyami i dopolneniyami po sostoyaniyu na 18.11.2022 g.) URL: [https://online.zakon.kz/document/?doc\\_id=31577399](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31577399).
18. Galym F.G. Nekotorye problemy profilaktiki transportnyh ugovolnyh pravonarushenij, svyazannyh s narusheniem pravil dorozhnogo dvizheniya / F.G. Galym // *Sovremennye problemy ugovolnogo processa: puti resheniya: Sbornik materialov 2-j Mezhdunarodnoj konferencii*, Ufa, 08 aprelya 2021 goda. – Ufimskij YUI MVD Rossii: Ufimskij juridicheskij institut Ministerstva vnutrennih del Rossijskoj Federacii, 2021. – S. 62-69.
19. Prikaz MVD Rossii ot 23.08.2017 № 664 (red. ot 21.12.2017) «Ob utverzhdenii Administrativnogo reglamenta ispolneniya Ministerstvom vnutrennih del Rossijskoj Federacii gosudarstvennoj funkcii po osushchestvleniyu federal'nogo gosudarstvennogo nadzora za soblyudeniem uchastnikami dorozhnogo dvizheniya trebovanij zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii v oblasti bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya» // *Rossijskaya gazeta*, № 232, 13.10.2017.
20. Ejsmunt V.V. Obrazovanie lichnosti kak faktor obespecheniya kul'tury bezopasnosti vozhdeniya / V.V. Ejsmunt, A.A. Klyushin // *Modernizaciya nauchnoj infrastruktury i cifrovizaciya obrazovaniya : Materialy XI Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii*, Rostov-na-Donu, 23 iyunya 2021 goda. – Rostov-na-Donu: OOO "Izdatel'stvo VVM", 2021. – S. 97-101.