

ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ КАК ХУЛИГАНСТВО НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ: ПРОБЛЕМЫ, ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО ТРАКТОВАНИЯ, ПРОФИЛАКТИКА ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Былинин Игорь Александрович¹, Шукаева Ирина Николаевна²

^{1,2} Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, Орёл,
Россия

¹bylinin.igor@yandex.ru

²arinka-vitaminka@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены причины, последствия и существующие меры на законодательном уровне по борьбе с опасным вождением. Также проанализированы статистические данные; выявлены факторы, способствующие агрессивному и неосторожному поведению на дорогах; обозначены проблемы и особенности правового трактования данного вида правонарушений; предложены комплексные пути решения. Правильное трактование понятия «опасное вождение на автомобильных дорогах» будет способствовать применению мер реагирования в случае нарушения правил дорожного движения из хулиганских побуждений. Своевременная профилактика рассматриваемых правонарушений позволит избежать наступления общественно опасных последствий.

Ключевые слова: опасное вождение, хулиганство, автомобильные дороги, дорожно-транспортные происшествия, законодательство.

Для цитирования: Былинин И. А., Шукаева И. Н. Опасное вождение как хулиганство на автомобильных дорогах: проблемы, особенности правового трактования, профилактика правонарушений // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 3(104). С. 73–82.

DANGEROUS DRIVING AS HULIGANISM ON HIGHWAYS: PROBLEMS, PECULIARITIES OF LEGAL INTERPRETATION, AND PROPHYLAXIS OF OFFENSES

Igor A. Bylinin¹, Irina N. Shukaeva²

^{1,2}Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia, Orel, Russia

¹bylinin.igor@yandex.ru

²arinka-vitaminka@mail.ru

Annotation. The article examines the causes, consequences and existing legislative measures to combat dangerous driving. Statistical data are also analyzed, factors contributing to aggressive and reckless behavior on the roads are identified, problems and features of the legal interpretation of this type of offenses are identified, and comprehensive solutions are proposed. The correct interpretation of the concept of dangerous driving on highways will allow for the application of response measures in case of violation of traffic rules for hooligan motives. Timely prevention of the offenses under consideration will avoid the occurrence of socially dangerous consequences.

Keywords: dangerous driving, hooliganism, highways, traffic accidents, legislation.

For citation: Bylinin I. A., Shukaeva I. N. Dangerous driving as hooliganism on highways: problems, features of Legal Interpretation, prevention of offenses // Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2025. № 3(104). P. 73–82.

Опасное вождение представляет собой одну из наиболее острых проблем современного общества, оказывающую глубокое влияние на безопасность дорожного движения и благополучие миллионов людей по всему миру. Это явление выходит за рамки простого нарушения правил дорожного движения и приобретает черты хулиганства, создавая угрозу не только для самого водителя, но и для всех других участников дорожного движения. Ежегодно дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) уносят огромное количество жизней, приводят к серьёзным травмам и наносят значительный экономический ущерб.

По данным аналитического обзора дорожно-транспортной аварийности, проведённого Научным центром БДД МВД России за 2024 год, в стране произошло 132 037 ДТП, в которых погибли 14 403 человека¹.

Рост количества автомобилей и увеличение интенсивности дорожного движения в городах и на трассах значительно усугубляют проблему совершения ДТП. Чем больше транспортных средств на дорогах, тем выше вероятность возникновения опасных ситуаций и столкновений, особенно при игнорировании правил дорожного движения и неосторожном стиле вождения.

Опасное вождение – это комплекс действий водителя, создающих угрозу для безопасности дорожного движения [1, с. 17]. Оно включает в себя ряд нарушений, которые существенно повышают риск возникновения ДТП. Понимание этих аспектов критически важно для предотвращения аварий по следующим причинам:

- превышение скорости: одно из наиболее распространённых и опасных нарушений. При увеличении скорости значительно возрастает тормозной путь автомобиля, что уменьшает время, доступное водителю для реакции на непредвиденные ситуации. Это приводит к тому, что даже незначительная ошибка может стать причиной серьёзной аварии;
- вождение в нетрезвом состоянии: употребление алкоголя или наркотических веществ существенно нарушает координацию движений, снижает скорость реакции и остроту внимания водителя. Это делает его неспособным адекватно оценивать дорожную обстановку и принимать правильные решения, превращая автомобиль в смертельно опасное оружие;
- использование мобильного телефона за рулём: отвлечение внимания на телефонные разговоры, чтение сообщений или использование навигатора приводит к потере контроля над ситуацией на дороге. Даже несколько секунд отвлечения могут стоить жизни, так как водитель перестаёт следить за движением, знаками и поведением других участников движения;
- агрессивное вождение – этот стиль вождения характеризуется резкими манёврами, игнорированием дистанции, «подрезанием» других автомобилей, частыми перестроениями без применения поворотников и провоцированием конфликтных ситуаций. Агрессивное вождение не только создаёт непосредственную угрозу аварии, но и вызывает стресс у других водителей, что, в свою очередь, может привести к их ошибочным действиям. Психологическое состояние водителя оказывает огромное влияние на его поведение за рулём. Агрессия, вызванная личными проблемами или дорожным

¹ Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 30.06.2025).

конфликтом, может привести к необдуманным и рискованным манёврам. Стресс, связанный с работой или личной жизнью, снижает концентрацию внимания и реакцию;

- усталость – это ещё один серьёзный фактор, который может привести к снижению бдительности, замедлению реакции и даже микросну за рулём, что делает водителя чрезвычайно опасным для себя и окружающих. Психологические корни опасного вождения глубоко уходят в особенности личности водителя. Исследования агрессии и импульсивности показывают, что определённые личностные черты могут значительно повышать склонность к рискованному и конфликтному поведению на дороге;

- Управление автомобилем в утомлённом состоянии: утомление может привести к притуплению внимания, тем самым водитель теряет концентрацию к конкретной обстановке, что повышает риск не реагировать на происходящее, действия становятся необдуманными. Подобную ситуацию следует сравнивать с управлением в состоянии опьянения.

На сегодняшний день в условиях интенсивного движения опасное вождение является следует считать многофакторным явлением, которое скрыто в индивидуальных особенностях водителей и, как правило, рассматривается в социальных и культурных аспектах. Однако возникает необходимость в поиске причин такого поведения на дороге и выработке наиболее эффективных решений по изменению ситуации на дорогах в сторону улучшения безопасности. К условиям, способствующим такому поведению у водителей, относятся:

1. Низкая культура и дисциплина вождения, что, как правило, приводит к невыполнению требований правил дорожного движения. Зачастую водители демонстративно проявляют явное пренебрежение, считая правила формальностью, а в дорожном движении они являются инструментом, регулирующими общественные отношения между участниками дорожного движения. Как правило, это проявляется в нарушении скоростного режима, правил обгона, перестроения, соблюдении дистанции. Недисциплинированное поведение водителя порождает ложное чувство безнаказанности, что в итоге приводит к опасным ситуациям на автомобильной дороге и увеличению тяжести последствий.

2. Социальный фактор: социальный достаток и конкуренция при управлении автомобилями разного ценового сегмента могут являться причиной, провоцирующей опасное вождение. Быстрая езда и желание опередить других участников дорожного движения являются причиной агрессивных манёвров на дороге. Такое явление, связанное с агрессивным вождением, может создавать коллективную безответственность, когда каждый чувствует себя вправе нарушать правила движения, поскольку так поступают и другие, что приводит к эскалации агрессии на автомобильных дорогах и превращению их в арену для конкуренции вместо пространства для безопасного и комфортного движения.

3. Недостаточный уровень подготовки водительского состава: уровень теоретической и практической подготовки в автошколах играет важную роль, на дороги могут выехать водители, не обладающие необходимыми навыками и знаниями для безопасного управления автомобилем, что также может спровоцировать неадекватную реакцию на экстренные ситуации.

4. Влияние рекламы и пропаганды агрессивного стиля вождения на сознание водителей: в отдельных случаях распространение массовой культуры и медиаконтента могут непреднамеренно способствовать формированию у водительского состава неправильного образа «крутого» или «опытного» водителя.

В современных реалиях огромное количество средств массовой информации, видеороликов, фильмов, компьютерных игр, в которых демонстрируется агрессивное, опасное, быстрое вождение, может создавать у молодых водителей ложное впечатление о том, что такое поведение является нормой. Этот нежелательный контент может под-

талкивать водителей к подражанию и опасным действиям на дороге, что, безусловно, повышает уровень возникновения дорожных происшествий. Демонстрация гонок, дрифта и других видов вождения в особых условиях, хоть и происходит в контролируемых условиях на закрытых площадях, может найти неверное истолкование некоторыми водителями как обыденное поведение на дорогах общего пользования, стирающее границы между спортом и реальной обстановкой.

Понятие «опасное вождение» было введено в Правила дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) п. 2.7 с целью детализации и конкретизации видов агрессивного поведения на дороге, представляющих угрозу для других участников движения. Это определение включает в себя ряд последовательно совершаемых действий, создающих опасность. К таким действиям относятся:

- несоблюдение необходимой дистанции до впереди идущего транспортного средства;
- несоблюдение бокового интервала;
- резкое торможение, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия;
- препятствование обгону;
- многократные и опасные перестроения, когда все полосы движения заняты (так называемое «шашечное» вождение).

Эти действия, совершаемые совокупно и неоднократно, квалифицируются как опасное вождение. Важно отметить, что каждое из этих действий по отдельности может не являться нарушением, но их совокупность создаёт состав административного правонарушения. В России борьба с опасным вождением ведётся на законодательном уровне, однако существуют определённые сложности в определении и наказании за подобные действия. Отсутствие чёткого определения опасного вождения в законодательстве затрудняет квалификацию и, как следствие, снижает эффективность наказания. Кроме того, прямого состава опасного вождения в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях¹ (далее – КоАП) нет. Правоохранительные органы вынуждены квалифицировать отдельные проявления опасного вождения как совокупность различных нарушений ПДД. Например, агрессивные манёвры могут быть квалифицированы по ст. 12.15 КоАП, которая предусматривает ответственность за «Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона». Несоблюдение дистанции и необоснованное торможение могут рассматриваться в рамках общих положений ПДД, а действия, которые создают помехи или угрозу для других участников движения, могут быть приравнены к хулиганству, но с трудом доказываются в суде. Также стоит отметить ст. 12.29 КоАП, касающуюся нарушения ПДД пешеходом или иным участником дорожного движения, которая может быть применена в случае создания опасности, но менее релевантна непосредственно для опасного вождения автомобилистов. По своей сути опасное вождение часто граничит с хулиганством, поскольку оно не только ставит под угрозу жизнь и здоровье других участников движения, но и демонстрирует явное пренебрежение к общественным нормам и правилам. Статья 213 Уголовного кодекса Российской Федерации² (далее – УК РФ) «Хулиганство» определяет хулиганство как грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу. Это преступление традиционно ассоциируется с посягательствами на общественный порядок, проявляю-

¹ Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Уголовный кодекс Рос. Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

щимися в девиантном поведении, зачастую сопровождающемся насилием или угрозой его применения

Квалифицирующие признаки хулиганства включают совершение его:

- с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия;
- по мотивам политической, идеологической, расовой, национальной или религиозной ненависти или вражды либо по мотивам ненависти или вражды в отношении какой-либо социальной группы;
- с сопротивлением представителю власти либо иному лицу, исполняющему обязанности по охране общественного порядка или пресекающему нарушение общественного порядка;
- группой лиц, группой лиц по предварительному сговору или организованной группой.

Ключевыми понятиями для понимания состава хулиганства являются «грубое нарушение общественного порядка» и «явное неуважение к обществу». Грубое нарушение общественного порядка – это действия, которые в значительной степени нарушают спокойствие граждан, нормальную жизнедеятельность общества, создают конфликтные ситуации, дезорганизуют работу предприятий, учреждений, организаций, нарушают общепринятые правила поведения. Явное неуважение к обществу – это открытое, демонстративное пренебрежение к общепринятым нормам морали и поведения, желание противопоставить себя обществу, продемонстрировать вседозволенность и безнаказанность. Эти действия часто сопровождаются цинизмом, наглостью, дерзостью, стремлением оскорбить и унижить других лиц.

Вопрос о квалификации опасного вождения как формы хулиганства является предметом активных дискуссий в юридическом сообществе. Ряд авторов, например В. Н. Кудрявцев, исследовали мотивационные аспекты преступного поведения, которые могут быть применимы и к опасному вождению [2, с. 118]. Так можно утверждать, что опасное вождение, особенно его демонстративные формы, является ярким проявлением явного неуважения к обществу. Водитель, совершающий опасные манёвры, сознательно создаёт угрозу для других участников движения, выражая тем самым свое пренебрежение к их правам и безопасности. Эти действия выходят за рамки обычного нарушения ПДД и приобретают характер грубого посягательства на общественный порядок, аналогичного уличному хулиганству, но осуществляемого с использованием транспортного средства. Агрессивное вождение, проявляющееся в намеренном создании аварийных ситуаций, «подрезании» других автомобилей, резком торможении перед ними, «гонках» по городским улицам, напрямую связано с нарушением общественного спокойствия. Мотивация такого поведения часто включает в себя самоутверждение за рулём, желание продемонстрировать свою «крутизну» или превосходство над другими водителями, а также полное игнорирование установленных правил и норм поведения в обществе. Подобные мотивы, по мнению Д. Р. Лунца, могут свидетельствовать о наличии девиантных установок личности, что является характерным для хулиганских проявлений [3, с. 117].

Квалификация опасного вождения как хулиганства имеет ряд веских оснований, которые подчёркивают общественную опасность такого поведения. Прежде всего, опасное вождение, особенно в своих наиболее агрессивных формах, создаёт реальную и непосредственную угрозу жизни и здоровью граждан. Резкие, непредсказуемые манёвры, игнорирование дистанции и скоростного режима, намеренное создание аварийных ситуаций могут привести к тяжёлым ДТП с фатальными последствиями. Это прямое посягательство на безопасность, которое выходит за рамки административных нарушений и приобретает характер уголовного преступления.

Более того, опасное вождение часто носит демонстративный характер. Водитель, осознанно совершающий такие действия, стремится привлечь внимание, показать свою «удаль» или «безнаказанность», что является проявлением «явного неуважения

к обществу». Такие действия, нарушающие общественное спокойствие и порядок, вызывают возмущение и страх у других участников движения. Как отмечает А. И. Парог, умысел в уголовном праве может быть направлен не только на конкретный результат, но и на создание обстановки, дестабилизирующей общественные отношения, что вполне применимо к демонстративному опасному вождению [4, с. 72].

Некоторые формы опасного вождения, такие как «шашечки» на дороге, резкие перестроения без видимой причины, необоснованное торможение перед другими автомобилями, могут быть расценены как хулиганские действия, поскольку они явно демонстрируют пренебрежение к безопасности и спокойствию окружающих. В. А. Якушин в своих работах подчёркивает, что оценка субъективной стороны преступления, в том числе мотивации и осознанности действий, играет ключевую роль в квалификации деяния, и в случае опасного вождения, направленного на демонстрацию неуважения, это может стать основанием для применения ст. 213 УК РФ [5, с. 98].

Несмотря на кажущуюся схожесть, квалификация опасного вождения как хулиганства встречает и серьёзные возражения в юридической доктрине и практике. Одним из ключевых аргументов «против» является наличие специальной нормы – ст. 267.1 УК, которая целенаправленно регулирует общественно опасные деяния, связанные с ненадлежащим обращением с транспортными средствами. Принцип «*lex specialis derogat generali*» (специальный закон отменяет общий) предполагает, что при наличии специальной нормы нет необходимости применять общую норму, если деяние полностью охватывается диспозицией первой. Статья 267.1 УК РФ «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств» была введена в УК для борьбы с наиболее опасными проявлениями агрессивного вождения. Она предусматривает ответственность за совершение действий, угрожающих безопасности движения транспортных средств или их эксплуатации, а равно создающих угрозу жизни или здоровью граждан.

Ещё одна проблема заключается в сложности доказывания «явного неуважения к обществу» в каждом конкретном случае опасного вождения. Не каждое агрессивное или опасное действие за рулём свидетельствует о желании лица демонстративно пренебречь общепринятыми нормами. Мотивация водителя может быть различной – от спешки до неопытности, от эмоциональной вспышки до попытки избежать ДТП, спровоцированного другим участником движения. Доказать именно умысел на демонстрацию «явного неуважения» является сложной задачей для правоохранительных органов.

Как отмечает А. И. Чучаев: «Расширительное толкование уголовного закона недопустимо, особенно когда речь идет о квалифицирующих признаках преступлений» [6, с. 217]. Риск необоснованного расширения понятия «хулиганство» может привести к тому, что под эту статью будут подпадать обычные нарушения ПДД, которые, хотя и опасны, но не имеют хулиганского мотива. Это может привести к нарушению принципов справедливости и индивидуализации уголовной ответственности. Кроме того, по мнению В. В. Мальцева, уголовное право должно быть стабильным и предсказуемым, и слишком широкое толкование основных составов преступлений может подорвать эту предсказуемость [7, с. 20].

Судебная практика по квалификации опасного вождения в России пока находится в стадии формирования, особенно в части применения ст. 267.1 УК РФ. Что касается хулиганства, то традиционно оно рассматривается в контексте явного нарушения общественного порядка, часто связанного с непосредственным физическим воздействием или угрозой его применения. Однако существуют отдельные случаи, где действия водителей, создающие реальную угрозу на дороге и демонстрирующие явное неуважение к обществу, были квалифицированы как хулиганство. Например, в обзоре судебной практики Верховного Суда РФ за 2022–2023 годы можно найти прецеденты, когда действия водителей, совершивших агрессивные манёвры с целью запугивания других участников движения, создания аварийных ситуаций из хулиганских побужде-

ний (например, в ответ на «неправильный» манёвр другого водителя), были квалифицированы по ст. 213 УК РФ. В таких случаях суды обращали внимание на демонстративный характер действий, отсутствие разумной необходимости в их совершении и явное пренебрежение к безопасности окружающих.

Разграничение между ст.ст. 267.1 и 213 УК РФ остаётся сложным, и решающую роль играет умысел и мотив совершения деяния. Суды тщательно исследуют обстоятельства каждого дела, чтобы определить, было ли намерение нарушить именно общественный порядок или же действия были направлены исключительно на нарушение правил дорожного движения, пусть и с опасными последствиями.

Судебная практика по делам об административных правонарушениях, связанных с опасным вождением, пока не является обширной и достаточно единообразной. В большинстве случаев суды ориентируются на наличие видеозаписей, фиксирующих несколько последовательных манёвров, создающих угрозу. Например, в одном из решений Московского городского суда было отменено постановление о привлечении к ответственности, поскольку представленная видеозапись не позволяла установить наличие совокупности признаков опасного вождения. В то же время в Санкт-Петербурге суды чаще выносят обвинительные приговоры при наличии детализированных показаний инспекторов и подтверждающих видеоматериалов.

Проблема агрессивного и опасного вождения не является уникальной для России. Многие страны мира сталкиваются с аналогичными вызовами и разрабатывают законодательные механизмы для борьбы с ними. В зарубежной практике часто используется термин «дорожное хулиганство» (*road rage*) или «безрассудное вождение» (*reckless driving*), которые имеют свои особенности квалификации.

В Великобритании за агрессивное вождение, сопряжённое с созданием опасности для других участников движения и выражающее явное пренебрежение к их безопасности, предусмотрена строгая ответственность – вплоть до лишения свободы. Законодательство различает «опасное вождение» (*dangerous driving*) и «безрассудное вождение», при этом первое подразумевает более высокий уровень угрозы и может быть квалифицировано как преступление. Отдельного состава, прямо называемого «дорожным хулиганством», нет, однако действия, подпадающие под это определение, могут быть квалифицированы по статьям о нападении, нарушении общественного порядка или об опасном вождении.

В США термин «*reckless driving*» (безрассудное вождение) широко используется и охватывает широкий спектр опасных действий на дороге, включая агрессивное перестроение, превышение скорости, игнорирование сигналов светофора и дорожных знаков, если эти действия создают существенный риск для других. В некоторых штатах агрессивное вождение может быть квалифицировано как «*assault with a deadly weapon*» (нападение с использованием смертоносного оружия), если автомобиль использовался как орудие для создания угрозы или причинения вреда. Комментарии Х. Ю. Шнайдера подтверждают, что в западных правовых системах большое значение придаётся именно уровню опасности и умыслу правонарушителя, а не только формальным признакам нарушения [8, с. 101].

Сравнительный анализ показывает, что подход России к квалификации опасного вождения с использованием ст. 267.1 УК РФ схож с концепцией «опасного» или «безрассудного» вождения в других странах. Однако идея приравнивания опасного вождения к хулиганству, хотя и дискуссионна, находит определённые аналогии в квалификации агрессивного вождения, когда оно выходит за рамки простого нарушения ПДД и приобретает характер демонстративного посягательства на общественный порядок.

Проблема опасного вождения требует комплексного подхода. Несмотря на то что ст. 267.1 УК РФ является важным шагом в борьбе с этим явлением, квалификация опасного вождения как хулиганства (ст. 213 УК РФ) остаётся предметом дискуссии. Ар-

гументы «за» подчёркивают общественную опасность демонстративного агрессивного вождения, его явное неуважение к обществу и потенциальную угрозу жизни. Однако аргументы «против» указывают на наличие специальной нормы, сложность доказывания хулиганского мотива и риск необоснованного расширения понятия «хулиганство».

Для повышения эффективности борьбы с опасным вождением необходимо рассмотреть следующие рекомендации:

- совершенствование законодательства: возможно, стоит внести изменения в диспозицию ст. 267.1 УК РФ, чтобы она более чётко охватывала элементы демонстративного и агрессивного поведения, а не только создание угрозы. Это позволит избежать излишнего обращения к ст. 213 УК РФ, сохраняющей при этом специфику дорожно-транспортных преступлений;

- развитие судебной практики: необходимо обобщение и анализ судебной практики по ст. 267.1 УК РФ, чтобы выработать единые подходы к квалификации опасного вождения, особенно в случаях, когда оно сопровождается явными признаками хулиганства. Как отмечает Я. И. Гишинский, изучение девиантного поведения требует глубокого анализа мотивов и форм проявления [9, с. 312];

- повышение эффективности профилактики среди участников дорожного движения: вместе с карательными мерами возникает необходимость профилактики. Усиление мер контроля за соблюдением ПДД, повсеместное применение систем, работающих в режиме фотовидеофиксации, и проведение постоянных с использованием средств массовой информации профилактических кампаний, которые должны быть направлены на формирование культуры безопасного вождения. А. И. Алексеев в своих трудах подчёркивает значимость системной профилактики в снижении уровня преступности [10, с. 207]. В сложившейся ситуации, когда опасное вождение, в котором присутствует хулиганский мотив, имеет широкое распространение и этому способствует ряд рассмотренных в статье причин, возникает острая необходимость к профилактическим действиям:

1. Использование образовательных программ для водителей и пешеходов: информационные кампании, которые направлены на повышение осознанности и ответственности для всех участников дорожного движения. Таковые программы должны иметь повышенный акцент внимания на тяжесть последствий опасного вождения, формировать культуру уважения среди участников дорожного движения на автомобильных дорогах и обязательное разъяснение, что дорога – это не место для демонстрации агрессии или самоутверждения;

2. Усиление надзора за соблюдением участниками ПДД и повышение меры ответственности. Ужесточение наказания за подобного рода действия на дорогах – вплоть до уголовной ответственности. Необходимо добиться у водительского состава понимания, что каждое опасное действие не останется без внимания и повлечёт за собой предусмотренные законом санкции, что будет иметь значительный сдерживающий эффект.

3. Повсеместное внедрение интеллектуальных систем помощи водителю (ADAS), таких как адаптивный круиз-контроль, системы предупреждения о столкновении, системы контроля полосы движения и мониторинга слепых зон, активно помогают поддерживать безопасную дистанцию, избегать опасных манёвров и своевременно реагировать на изменения дорожной обстановки, а также исключают человеческий фактор вмешательства, что значительно снижает риск ДТП, связанных с агрессивным поведением.

Использование телематических систем для мониторинга и анализа дорожного движения способствует профилактике опасного поведения. На основе полученных данных можно сформировать «профиль» водителя, что позволяет принять к этому водителю неотложные профилактические меры. Страховым компаниям предлагать скидки за безопасное вождение, а автопаркам – контролировать соблюдение водителями правил. Более того, агрегированные данные могут быть использованы для выявления «горячих

точек» на дорогах, где чаще всего фиксируется опасное вождение, и для целенаправленного размещения средств контроля или проведения профилактических мероприятий. Это позволяет перейти от реактивного реагирования на ДТП к проактивному предотвращению опасных ситуаций. Правила дорожного движения должны соблюдать все участники дорожного движения [11, с. 73].

Средства массовой информации и образовательные учреждения должны активно участвовать в формировании негативного общественного мнения по отношению к опасному вождению, объясняя его последствия и демонстрируя недопустимость такого поведения. Программы обучения вождению должны уделять больше внимания этике и психологии поведения на дороге. Комплексное применение этих мер позволит не только снизить количество ДТП, но и повысить общий уровень безопасности и комфорта на дорогах, сделав их более безопасными и предсказуемыми для всех участников движения.

1. Жаворонков В. А. Опасное вождение: правовые, технические и психологические аспекты проблемы // *Транспортное право и безопасность*. 2024. № 4(48). С. 11–31.
2. Кудрявцев В. Н. Генезис преступления. Опыт криминологического моделирования : учебное пособие. М. : Норма: ИНФРА-М, 2022. 220 с.
3. Лунц Д. Р. Клиническое обоснование заключений о дееспособности больных шизофренией в состоянии ремиссии // *Вопросы судебной психиатрии*, М., 1969. 370 с.
4. Рарог А. И. Общая теория вины в уголовном праве. М.1980. 90 с.
5. Якушин В.А. Ошибка и её уголовно-правовое значение. Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1988. 128 с.
6. Чучаев А. И. Уголовное право. Общая часть. М. : Проспект, 2017. 464 с.
7. Мальцев В. В. Принципы уголовного законодательства и общественно-опасное поведение // *Государство и право*. 2015. № 2. С. 26–35.
8. Шнайдер Х. Ю. Криминология // Под ред.: Иванов Л.О. (Предисл.); Пер.: Неподаев Ю.А. М.: Прогресс-Универс, 1994. 502 с.
9. Гилинский Я. И. Девиантология: социология преступности, наркотизма, проституции, самоубийств и других «отклонений» // 2-е изд., испр. и доп. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2007. 528 с.
10. Алексеев А. И. Криминология. Курс лекций. М.: Щит-М, 2018. 340 с.
11. Копыл Д. В., Былинин И. А. Административная ответственность лица, управляющего велосипедом, в правовых позициях судов // *Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова*. 2022. № 3(92). С. 66-74.

1. Zhavoronkov V. A. Opasnoe vozhdenie: pravovy`e, texnicheskie i psixologicheskie aspekty` problemy` // *Transportnoe pravo i bezopasnost`*. 2024. № 4(48). S. 11–31.
2. Kudryavcev V. N. Genezis prestupleniya. Opy`t kriminologicheskogo modelirovaniya : uchebnoe posobie. M. : Norma: INFRA-M, 2022. 220 s.
3. Luncz D. R. Klinicheskoe obosnovanie zaklyuchenij o deesposobnosti bol`ny`x shizofreniej v sostoyanii remissii // *Voprosy` sudebnoy psixiatrii*, M., 1969. 370 s.
4. Rarog A. I. Obshhaya teoriya viny` v ugovnomom prave. M.1980. 90 s.
5. Yakushin V.A. Oshibka i eyo ugovlovno-pravovoe znachenie. Kazan`: Izd-vo Kazan. un-ta, 1988. 128 s.
6. Chuchaev A. I. Ugolovnoe pravo. Obshhaya chast`. M. : Prospekt, 2017. 464 s.
7. Mal`cev V. V. Principy` ugovnogo zakonodatel`stva i obshhestvenno-opasnoe povedenie // *Gosudarstvo i pravo*. 2015. № 2. S.26–35.
8. Shnajder X. Yu. Kriminologiya // Pod red.: Ivanov L.O. (Predisl.); Per.: Nepo-daev Yu.A. M.: Progress-Univers, 1994. 502 с.

9. Gilinskij Ya. I. Deviantologiya: sociologiya prestupnosti, narkotizma, prostitucii, samoubijstv i drugih «otklonenij» //2-e izd., ispr. i dop. SPb.: Yurid. centr Press, 2007. 528 с.
10. Alekseev A. I. Kriminologiya. Kurs lekcij. M.: Shhit-M, 2018. 340 с.
11. Копы́л D.V., Бы́линin I.A. Administrativnaya otvetstvennost` licza, upravlyayushhego velosipedom, v pravovy`x poziciyax sudov // Nauchny`j vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Luk`yanova. 2022. № 3(92). S. 66-74.

Информация об авторах

Былинин Игорь Александрович. Заместитель начальника научно-исследовательского и редакционно-издательского отдела.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Россия, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Ирина Николаевна Шукаева. Преподаватель кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Россия, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Information about the authors

Igor A.I. Bylinin. Deputy Head of the Research, Editorial and Publishing Department.
Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
302027, Russia, Orel, Ignatova Str., 2.

Irina N. Shukaeva. Lecturer at the Department of Organization of activities of the State Traffic Inspectorate.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
302027, Russia, Orel, Ignatova Str., 2.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.
The authors declare no conflicts of interests.

Авторами внесён равный вклад в написание статьи.
The authors have made an equal contribution.

Статья поступила в редакцию 20.08.2025; одобрена после рецензирования 15.09.2025; принята к публикации 29.09.2025.

The article was received in the editorial office on 20.08.2025; approved after review on 15.09.2025; accepted for publication on 29.09.2025.