

**О ПРОБЛЕМАХ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ  
ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, БЕЗОПАСНОЙ РАБОТЫ  
ТРАНСПОРТА И ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ABOUT PROBLEMS OF CRIMINAL RESPONSIBILITY  
FOR VIOLATIONS OF THE RULES OF OPERATION  
OF VEHICLES SAFE OPERATION OF TRANSPORT  
AND TRAFFIC RULES**

*Музыченко П.Б.*, канд. юрид. наук, доц., *Богунова Г.В.*, ст. препод.,  
Тихоокеанский государственный университет,  
г. Хабаровск, Российская Федерация

*P. Muzychenko*, Ph. D. in judicial Sciences, Associate professor,  
*G. Bogunova*, senior lecturer,  
Pacific national University, Khabarovsk, Russian Federation

*В Российской Федерации всегда уделялось и уделяется значительное внимание проблемам дорожной безопасности. Большая протяженность автомобильных дорог, огромное количество транспортных средств в стране приводит к большому количеству дорожно-транспортных происшествий, часть из которых, к сожалению, являются последствиями преступного пренебрежения правилами дорожного движения. В статье рассматривается юридический анализ составов преступлений, предусмотренных статьями 263.1 УК РФ – нарушение требований в области транспортной безопасности, 264 УК РФ – нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и ст. 268 УК РФ – нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, а также вопрос о повышении уголовной ответственности пешеходов, которые как показывает практика нередко являются виновниками дорожно-транспортных происшествий.*

*Ключевые слова:* транспортные средства, безопасность движения транспорта; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; требования в области транспортной безопасности, участники движения; эксплуатация транспорта, уголовная ответственность.

*In the Russian Federation, considerable attention has always been paid to the problems of road safety. A large length of roads, a huge number of vehicles in the country leads to a large number of road accidents, some of which, unfortunately, are the consequences of criminal neglect of traffic rules. The article deals with the legal analysis of the crimes under articles 263.1 of the criminal code-violation of the requirements in the field of transport security, 264 of the criminal code - violation by a person driving a car, tram or other motor vehicle, traffic rules or operation of vehicles and article 268 of the criminal code – violation of the rules ensuring the safe operation of transport, as well as the issue of increasing the criminal liability of pedestrians, which, as practice, are often the perpetrators of road accidents.*

*Keywords:* vehicles, traffic safety; violation of the rules ensuring the safe operation of transport; requirements in the field of transport security, traffic participants; operation of transport, criminal liability/

В Российской Федерации всегда уделялось и уделяется значительное внимание проблемам дорожной безопасности. Большая протяженность автомобильных дорог, огромное количество транспортных средств в стране приводит к большому количеству дорожно-транспортных происшествий, часть из которых, к сожалению, являются последствиями преступного пренебрежения правилами дорожного движения. А сам транспорт при неправильной эксплуатации или несоблюдении правил дорожного движения, является источником тяжелых травм, а также трагических последствий. Гражданский кодекс Российской Федерации в статье № 1079 признает использование транспортных средств деятельностью, создающей повышенную опасность [1]. Однако, что же является деятельностью, создающей повышенную опасность при использовании транспортных средств? И что такое транспортное средство как источник повышенной опас-

ности? Ведь это главные вопросы при квалификации деяний, предусмотренных Кодексом об административных правонарушениях [2] и Уголовным Кодексом Российской Федерации [3].

Подробный правовой анализ этих правовых категорий провел ученый Баландин В.С., который он приводит в своей статье «Транспортное средство как источник повышенной опасности» [4]. По его мнению, ответить на данные вопросы должен анализ мнений ученых по правильному толкованию источника повышенной опасности.

Проблема понятия источника повышенной опасности в юридической литературе до настоящего времени остается спорной. Продолжаются споры о том, что является источником повышенной опасности: либо это свойства предметов и сил природы, либо это объекты, обладающие особыми свойствами, которые создают повышенную опасность для окружающих, либо это люди и их деятельность, связанная с эксплуатацией источников повышенной опасности. Эта неопределенность наглядно видна при анализе ст. 1079 ГК РФ.

Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» в статье 2 приводится понятие «транспортное средство» как устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем [5].

«Автомобиль, являясь сложным техническим устройством, представляет собой комплексный источник повышенной опасности независимо от того, движется он или нет», именно такую формулировку предлагают ученые С.Н. Абрамов и А.Ф. Попов [6]. Они обосновывают эту формулировку наличием в автомобиле вредных химических веществ, таких как бензин, масло, щелочь и др. Как они обосновывают вполне возможно вытекание этих веществ и причинение вреда как здоровью окружающих, так и окружающей среде, а также возможности воспламенения бензина с тяжкими последствиями.

Можно согласиться с выводом, что в силу обладания комплексом вредоносных свойств транспортное средство представляет повышенную опасность как находясь в движении, так и в неподвижном состоянии, то оно должно быть признано источником повышенной опасности. Возникают сомнения только насчет велосипеда или гужевой повозки. Здесь предлагается данные вопросы решать судом по конкретному уголовному делу, на основе заключений технических экс-

пертиз. Вопрос о признании источником повышенной опасности неподвижного транспортного средства должен решаться по свойствам автомобиля, которые стали причиной вреда.

Мы согласны с Баландиным В.С., который указывает, что при анализе понятийного аппарата источника повышенной опасности, включая транспортные средства, можно сформулировать следующее определение: источник повышенной опасности — это устройство для перевозки людей либо грузов, которое в движении проявляет вредоносные свойства, не контролируемые человеком, а также в неподвижном состоянии из-за наличия в нем опасных веществ. Данная формулировка позволяет более точно квалифицировать правоотношения, возникающие в результате причинения вреда транспортным средством, как правило, в результате ДТП, с точки зрения реализации норм ГК РФ [4].

Официальные статистические данные за 2014–2016 гг., имеющиеся в Генеральной прокуратуре Российской Федерации [7], свидетельствуют о сокращении на 22 % за последние три года преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств). Отрицательная динамика отмечается и в 2017 г. (-6,6 %).

Всего таких деяний было зарегистрировано: в 2014 г. – 28 437, в 2015 г. – 26 662, в 2016 г. – 22 013. От преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, за последние полтора года пострадало 37 тыс. человек, в том числе почти 16 тыс. женщин, 7,8 тыс. пожилых граждан, 3,8 тыс. несовершеннолетних. Свыше 22 тыс. лиц был причинен тяжкий вред здоровью, а в 13,3 тыс. случаях в результате совершения таких преступлений наступила смерть.

В прошлом году на долю последствий преступного пренебрежения правилами дорожного движения приходился почти каждый третий погибший (31,4 %) от всех уголовно-наказуемых деяний, а их общее количество сопоставимо с жертвами убийств (9,6 тыс.). В текущем году ситуация кардинально не поменялась [7].

Транспортная безопасность - одна из важнейших социальных проблем в современном обществе. Научно-технический процесс непосредственно связан с развитием транспорта, транспортной инфраструктуры. Политика обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации основывается на соблюдении Конституции [8] и

законодательства Российской Федерации, общепризнанных принципов и норм международного права. Решение и меры, принимаемые органами государственной власти в области укрепления транспортной безопасности должны быть понятны каждому гражданину, носить упреждающий характер, обеспечивать равенство всех перед законом и неотвратимость ответственности, кроме того они должны опираться на широкую поддержку общества.

3 февраля 2014 года Федеральным законом № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» [9] в Уголовный Кодекс Российской Федерации была введена новая статья 263.1 – нарушение требований в области транспортной безопасности, предусматривающая санкции за нарушения требований транспортной безопасности. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» является основным нормативно правовым актом, регламентирующим данную статью [10]. Все основные понятия, касающиеся транспортной безопасности раскрыты в данном законе.

Состав преступления состоит из двух частей, так в первой части – это неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, а во второй части, это неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности.

Объектом этого преступления является нарушение требований транспортной безопасности. Данный термин раскрыт в Федеральном законе «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ [10]. Он означает состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Данный термин рассматривается в четырех направлениях:

1. Требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности.

2. Требования по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства.

3. Требования по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охраняемым зонам земель транспорта, учитывающие уровни безопасности.

4. Требования по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта.

Все данные требования устанавливаются Правительством Российской Федерации и обязательны к выполнению физическими и юридическими лицами, при обеспечении транспортной безопасности.

Объективная сторона преступления может быть выражена как в форме действия, так и бездействия.

Субъектом выступает вменяемое физическое лицо, достигшее возраста 16 лет, которое находится на объекте транспортной инфраструктуры и обязано соблюдать требования в области транспортной безопасности. Законодатель предусматривает лишь неосторожную форму вины.

Установление субъективной стороны очень важно и для установления объективной стороны преступления. Так как действие или бездействие признается преступным лишь тогда, когда поведение находится под контролем воли и сознания лица его совершающего. Поэтому в объективную сторону включаются только те вредные последствия, которые виновный предвидел или в отдельных случаях должен и мог предвидеть, другими словами, те последствия, которые охватывались умыслом или неосторожностью виновного. Субъективная сторона рассматриваемого преступления характеризуется тем, что в силу прямого указания в законе по отношению к названному в ст. 263.1 УК РФ последствиям может быть только неосторожная форма вины. И это является непонятным, при квалификации

умышленной формы вины. При преступной неосторожности виновный сознает, что не исполняет требования по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, предвидит возможность наступления указанных в диспозиции ст. 263.1 УК РФ последствий своего деяния, но без достаточных оснований рассчитывает на их предотвращение либо не предвидит возможность наступления таких последствий своего деяния, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог их предвидеть.

Для квалификации преступления необходимо наступление причинения тяжкого вреда здоровью, или крупного ущерба. Крупным ущербом признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей. За деяние не имеющие тяжкого вреда здоровью, или крупного ущерба наступает административная ответственность по статье 11.15.1. КоАП РФ «Нарушение требований в области транспортной безопасности» [2]. Законодатель не раскрывает состав правонарушения, а лишь поясняет, что административная ответственность наступает, в случае, если действия или бездействия по соблюдению и обеспечению транспортной безопасности не содержат признаков преступления.

Статья 264 УК РФ устанавливает уголовную ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть человека [3].

Предметом преступления являются механические транспортные средства. Механические транспортные средства должны быть самоходными, т.е. иметь автомобильный двигатель. К ним относятся автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадроциклы, мопеды, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специально право, а также тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины [11].

В связи с новыми изменениями ПДД от 8 ноября 2017 года к механическим транспортным средствам относят «мопеды». «Мопед» –

двух- или трёхколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт [12].

Ответственность по статье 264 УК РФ наступает при условии, если на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель является лицом, подвергнутым административному наказанию по части 1 или 3 статьи 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством в состоянии опьянения или по статье 12.26 КоАП РФ [2] за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеет судимость за совершенные преступления, предусмотренные частями 2, 4 или 6 статьи 264 УК РФ.

Не имеет значения для привлечения виновного к уголовной ответственности лишение ранее прав на управление транспортным средством или отсутствие водительского удостоверения. Нарушение правил безопасности движения заключается в несоблюдении очередности проезда перекрестков, в неподчинении сигналам светофора или жестам регулировщика, в превышении скорости, в выезде на встречную полосу движения, нарушениях при неправильном обгоне, в несоблюдении требований дорожных знаков, а также при нарушениях правил эксплуатации транспортных средств, которые могут выражаться в перевозке пассажиров на необорудованном транспортном средстве, передаче управления ненадлежащему лицу, перевозке негабаритных грузов. [11].

Следует обратить внимание на то, что при нарушении лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение среднего вреда здоровью человека, законодатель предусматривает не уголовную ответственность, а административную ответственность. По нашему мнению, законодателю необходимо увеличить меру наказания, то есть водитель, управляющий транспортным средством при причинении среднего вреда здоровью должен нести уголовную ответственность.



Если говорить в целом о значении статьи 264 УК РФ, то она, прежде всего, направлена на охрану безопасности дорожного движения, и, в первую очередь, на охрану жизни человека.

Однако, по нашему мнению, необходимо в часть 1 статьи 264 внести изменения, дополнив ее следующими положениями:

1. Указать средний и тяжелый вред здоровью человека
2. Указать слово «мопед» – как транспортное механическое средство
3. Усилить ответственность водителей за наезд на пешеходов.

Согласно статье 268 УК РФ «Нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», общественная опасность таких деяний заключается в том, что они как правило причиняют телесные повреждения людям, влекут их гибель и причиняют крупный материальный ущерб.

Общим и родовым объектом данного преступления выступают общественные отношения, охраняемые государством в сфере охраны общественной безопасности и общественного порядка. Безопасность движения и эксплуатации транспорта является непосредственным объектом данного преступления. Она обеспечивается соблюдением правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, как лицами, ответственными за вождение и эксплуатацию транспорта, так и другими участниками движения. Дополнительным объектом могут быть жизнь и здоровье людей.

Ответственность иных лиц, нарушающих правила, обеспечивающие безопасную работу транспорта, также регламентируется в статье 268 УК РФ. При этом нарушение данных правил не увязывается с видом транспортных средств. Это может быть железнодорожный, воздушный, автомобильный, водный транспорт.

Суть таких преступлений заключается в искусственных барьерах, создаваемых лицами, не управляющими транспортными средствами, но отвечающими за безопасность их работы. Поэтому преступлением не может быть сама эксплуатация неисправных автомобилей, лодок, несоблюдении водителями правил проезда, маневрирования, при управлении автомобильным транспортом или плавающим средством в состоянии опьянения и т.д. В данных случаях квалификация деяния зависит от ситуации и от его правового положения, либо лицо привлекается к ответственности по ст. 263 УК РФ, если он является

работником транспорта, обязанным соблюдать правила безопасности в силу выполняемой работы, либо по статьям о преступлениях против личности или собственности, если он не является таковым.

Объективная сторона анализируемого преступления выражается в форме действия либо бездействия.

Обязательными признаками объективной стороны являются последствия нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, а также причинная связь с указанным деянием и последствиями: причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 268 УК РФ), повлекшие по неосторожности смерти человека (ч. 2 ст. 268 УК РФ) или двух и более лиц (ч. 3 ст. 268 УК РФ).

Большинство посягательств совершается пешеходами в сфере безопасности дорожного движения путем действия. Среди пешеходов наиболее часто встречающимися нарушениями, имеющими тяжкие последствия, являются переход проезжей части вне пешеходного перехода и в неустановленном месте, переход дороги в опасной близости перед движущимся транспортным средством, игнорирование сигналов светофора, нетрезвое состояние и т.д. Кроме того много случаев нарушений пешеходами Правил дорожного движения путем бездействия. В качестве примеров можно привести ситуации, когда пешеходы, создавая опасную ситуацию просто стоят посередине дороги и разговаривают, или в нетрезвом состоянии лежат на проезжей части дороги и т.п.

Субъективная сторона преступления характеризуется виной в форме неосторожности в виде легкомыслия или небрежности.

Мотивы и цели, лежащие в основе поведения нарушителя, могут быть самыми различными – от хулиганской выходки (пробежать дорогу на спор перед близко идущим транспортом, как это нередко делают дети и подростки), так и до самых благородных – спасти жизнь человеку. Мотивы и цели могут быть учтены в определенных случаях в качестве обстоятельств, смягчающих наказание.

В данном преступлении субъектом является вменяемое физическое лицо, возрастом 16-и лет, и, обязательно, участвующее в движении транспортных средств. Им может быть погонщик скота, водитель, пассажир пешеход, велосипедист и т.д. При этом не исключается уголовная ответственность лиц, управляющих гужевым транс-

портом. Действия водителя гужевого транспорта должны быть квалифицированы по данной статье лишь при условии нарушения, которое привело к ДТП с механическим транспортным средством. В других случаях по ст. 268 УК РФ его ответственность (например, наезд на пешехода) исключается.

Рассматривая вопрос о повышении уголовной ответственности пешеходов можно сделать вывод, что пешеходы крайне редко привлекаются к уголовной ответственности по ст. 268 УК РФ, но случаи привлечения всё же имеются, один из них можно рассмотреть на конкретном примере [13].

Взрослая 51-летняя женщина, няня ребенка, проигнорировав запрещающий сигнал светофора, вышла на проезжую часть вместе со своей 4-летней воспитанницей. Пройдя примерно 2,5 м, она увидела приближающуюся машину. Женщина оценила ситуацию и решила закончить переход проезжей части. Ускорив шаг, пешеходы успели пересечь еще одну полосу для движения, в совокупности около 7 м, когда девочка попала под колеса двигавшегося по третьей полосе ВАЗ 2110.

Комментируя данную ситуацию, можно сказать, что нельзя привлечь к административной или уголовной ответственности пешехода, который ведет ребенка слева от себя, но закон позволяет наказать его в том случае, если ребенку во время движения по причине нарушения правил безопасности будет причинен тяжкий вред здоровью. Именно так и произошло в описанной ситуации. Женщина-пешеход изначально нарушила Правила дорожного движения, выйдя вместе с ребенком на пешеходный переход на запрещающий сигнал светофора. Однако это еще не являлось достаточным основанием для привлечения ее к уголовной ответственности, которая наступает в случае причинения тяжкого вреда здоровью. В дорожно-транспортных происшествиях с участием пешеходов, даже если они сами нарушили Правила, выйдя на красный сигнал или перебегая дорогу в неположенном месте, проводится расследование. В том числе в обязательном порядке назначается автотехническую экспертизу, чтобы установить, имел ли водитель возможность остановиться, когда увидел впереди себя опасность, и, если бы эксперт установил, что водитель мог избежать наезда, применив экстренное торможение, но не сделал этого, ответственность была бы возложена и на него. Но ре-

зультаты экспертизы по данному делу были отрицательные, водитель не располагал такой возможностью, и к уголовной ответственности была привлечена воспитатель, переводившая девочку. Ее действия квалифицировали по ч. 1 ст. 268 УК РФ, которая предполагает наказание в виде ограничения свободы до трех лет либо арест на срок от 2-х до 4-х месяцев, либо лишение свободы до 2-х лет. Уголовное дело рассматривалось в районном суде, где воспитатель была признана виновной в совершении преступления, но, так как родители ребенка настаивали на примирении с подсудимой, возместившей им ущерб, судом было принято решение о прекращении уголовного дела за примирением сторон [13].

Проанализировав данное уголовное дело, можно сделать вывод, что необходимо принять меры ужесточения наказания по статье 268 УК РФ, а именно повысить сроки ограничения, ареста и лишения свободы.

Скорейшее решение данных проблем, внесение изменений в действующее законодательство и дальнейшее формирование уголовного-правового механизма контроля за нарушениями правил эксплуатации транспортных средств, безопасной работы транспорта и правил дорожного движения несомненно приведет к снижению аварийности на дорогах и поможет дальнейшему развитию страны.

## **Литература**

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) // Собрание законодательства РФ. - 1996, № 5. – Ст. 410.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195 ФЗ (ред. от 03.10.2017) // Москва: Юрист. – 2017. – 215 с.

3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63 ФЗ (ред. От 26.08.2017) // Москва: Юрист, 2017. –215 с.

4. Баландин В. С. Транспортное средство как источник повышенной опасности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/16285-transportnoe-sredstvo-istochnik-povyshennoj-opasnosti> (дата обращения 02.07.2018).

5. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. № 50. – Ст. 4873.

6. Абрамов С. Н., Попов А.Ф. Источник повышенной опасности: проблемы понятийного аппарата // Законодательство. – 2004. – № 1, 2.

7. Генеральная прокуратура России обобщила статистические данные о преступлениях в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.genproc.gov.ru/smi/news/news-1249812/> (дата обращения 02.07.2018).

8. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрании законодательства РФ. – 2014, № 31, ст. 4398.

9. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности: Федеральный закон от 03.02.2014 г. № 15-ФЗ // Российская газета. – 2014. – № 24.

10. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Российская газета. – 2017. – № 31.

11. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного от 09.12.2008 г. № 25 (ред. от 24.05.2016) // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – № 2. – Ст. 1210.

12. О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 28 июня 2017 г. № 761 // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 28. – Ст. 4139.

13. Законные требования. Уголовная ответственность для пешеходов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ogazam.ru/publications/2012/3/552/> (дата обращения 02.07.2018).