УДК 343.01

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Кусакин В.В., Казанский инновационный университет имени В.Г. Тимирязева (ИЭУП), Министерство юстиции Республики Татарстан, г. Казань, Российская Федерация, *grossmeister.90@mail.ru*

В статье обозначены проблемы и пути их решения при реализации уголовно-правовых норм об ответственности за преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Использовались диалектические методы (компаративный, герменевтический, дискурсивный, формально-юридический); социологические методы (наблюдение; методы экспертных оценок и анализа). На основе анализа автор приходит к выводу о том, что вопрос совершенства ст. 264.1 УК РФ остается дискуссионным, одним из основных вопросов остается конструкция состава рассматриваемого преступления, заключающаяся в установлении административной преюдиции, повторности, неоднократности правонарушения, влекущего уголовную ответственность. Одним из предложений по совершенствованию данной статьи является изменение конструкции диспозиции статьи, а также устранение еще одного существенного правового пробела. В статье проведен комплексный анализ соответствующих норм уголовного законодательства в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, а также предложено авторское решение проблемных аспектов. Основные положения и выводы статьи могут быть использованы в научной и педагогической деятельности при рассмотрении вопросов применения уголовно-правовых норм за преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Ключевые слова: уголовное право; безопасность дорожного движения; преступления в сфере безопасности дорожного движения; преступления в сфере эксплуатации транспорта; судебная практика; административная преюдиция.

DOI: 10.21779/2224-0241-2019-29-1-110-118

UDC 343.01

SOME QUESTIONS OF REALIZATION OF CRIMINAL PRECEPTS OF LAW OF RESPONSIBILITY FOR CRIMES IN THE SPHERE OF TRAFFIC SAFETY AND OPERATION OF TRANSPORT

Kusakin V.V., Kazan University named after V.G. Timirjaseva (IEML), Ministry of justice of the Republic of Tatarstan, Kazan, Russian Federation, *grossmeister.90@mail.ru*

This article examines some issues in the application of criminal law in road safety and their solutions.

The dialectic methods (comparative, hermeneutical, discursive, legalistic); sociological methods (observation; methods of expert estimates and analysis) used in the article. The author comes to the conclusion that some questions of Article 264.1 of the Criminal Code remains contentious. One of contentious issues of this article is administrative res judicata, when the offence was committed again by a person already convicted of the same offence in the space of a year. One of the way of improving is changes in provisions of this article and close another important legal gap. This article contains comprehensive analysis of the pertinent rules of traffic safety and operation of transport and author's solution of issues under consideration. Basic provisions and conclusions of article can be used in scientific and pedagogical activity by consideration of issues of criminal law in road safety and operation of transport.

Key words: criminal law; traffic safety, crimes of traffic safety; crimes of operation of transport; jurisprudence; administrative res judicata.

DOI: 10.21779/2224-0241-2019-29-1-110-118

В 2013 году Постановлением Правительства РФ была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [1]. Реализация целей данной целевой программы и иных документов стратегического планирования требует постоянного совершенствования задействованных в данном процессе организационных и правовых механизмов. Одним из главных показателей, позволяющих судить об

успешности осуществления целевой программы, является снижение количества лиц, погибших либо пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Несмотря на то, что наметилась тенденция снижения данных показателей, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта остаются существенным негативным фактором, влияющим на число погибших и пострадавших в результате ДТП, на дорогах страны по-прежнему погибает до двадцати тысяч человек ежегодно. Анализ статистики свидетельствует об имеющихся проблемах в области раскрытия и расследования преступлений данной категории.

Статистика свидетельствует, что за 2017 год в результате 169432 ДТП было ранено 215734 человек и погибло 19088 человек, было зафиксировано небольшое снижение всех трех показателей по сравнению с предыдущим годом, но ситуация продолжает оставаться удручающей, что также подтверждается тем фактом, что почти десятая часть ДТП – а именно 16265 – была совершена водителями, находящимися в состоянии опьянения, при этом на «пьяные» аварии приходится почти пятая часть погибших (4347 человек) [2, 3]. Как видно из статистики, находящиеся в состоянии опьянения водители, совершающие ДТП, представляют гораздо большую опасность для всех участников движения, а вкуче со сложной проблемой алкоголизма в нашей стране неудивительно, что вопросы об уголовной ответственности в отношении лиц, совершающих преступления в состоянии опьянения, вызывают большой интерес в правоприменительной деятельности.

Одним из самых опасных нарушений правил дорожного движения в зарубежном уголовном законодательстве является управление транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического, токсического), при этом назначаемые нарушителям наказания в большинстве случаев достаточно строги. К главным видам наказаний за такое нарушение относят штраф, временное лишение права управления транспортным средством и тюремное заключение.

В уголовном законодательстве большинства зарубежных стран лишение права управления транспортными средствами относится к числу дополнительных видов наказания, срок лишения водительского удостоверения составляет от 1 месяца до 10 и более лет, а в Дании и Норвегии практикуется пожизненное лишение права управления транспортными средствами [4]. Опасная эксплуатация транспортных средств (опасное вождение) является уголовно наказуемым преступлением в Канаде и закреплена в ст. 249(1) УК Канады [5].

В нашей стране на протяжении последних лет также принимались меры по борьбе с управлением транспортным средством в состоянии опьянения. Так, в конце 2014 года был принят Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по

вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» [6], которым в УК РФ была введена ст. 264.1, вступившая в силу с 1 июля 2015 года [7], предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Данная статья является новой, ранее за повторное вождение в состоянии опьянения была предусмотрена административная ответственность. Тем не менее, данное нововведение не стало панацеей, которая бы позволила решить все вопросы в области транспортной безопасности.

Проблема нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в том числе совершенных в состоянии опьянения, является крайне актуальной ввиду большого количества совершаемых нарушений, установленных КоАП РФ и УК РФ [8]. Для нашей страны, как и для стран СНГ, проблема аварийности остается достаточно острой, показатели аварийности на дорогах нашей страны превышают аналогичные показатели в европейских странах в несколько раз. Время от времени происходят аварии, вызывающие широкий общественный резонанс, в которых гибнут или страдают, в том числе, известные люди: так, в сентябре 2018 года с разницей всего в один день произошло два ДТП, в одном из которых погиб премьер-министр Абхазии Геннадий Гагулия [9], а в другом едва не разбился президент Молдавии Игорь Додон [10].

В УК РФ наряду со ст. 264 УК РФ, регламентирующей ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, действует ст. 263 УК РФ, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, если оно повлекло указанные в диспозиции статьи тяжкие последствия. Оба вышеуказанных состава преступления связаны с использованием транспортных средств [11], также их объединяет неосторожная форма вины. Предметы преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, зафиксированы в примечаниях к данной статье и более подробно рассмотрены в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 года № 25 [12].

Стоит отметить, что состояние опьянения лица, управляющего транспортным средством, в настоящее время учитывается только при конструировании состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и предусмотрено в ней как квалифицирующий признак, а также относительно недавно введенной в действие ст. 264.1 УК РФ, которая предусматривает уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, если ранее лицо уже привлекалось к

административной или уголовной ответственности за перечисленные в диспозиции статьи нарушения, при этом схожий состав преступления ранее уже существовал в УК РФ.

По мнению Ю.М. Антоняна, «состояние опьянения субъекта преступления должно учитываться не только при посягательстве на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, но и на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена» [13].

Н.А. Егорова отмечает возможность наступления более тяжких последствий, чем при совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ: «Правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта также порой нарушаются нетрезвыми лицами, обязанными соблюдать эти правила, и последствия этого (ввиду несравненно большего количества человеческих жертв) нередко более тяжкие, чем последствия преступления, предусмотренного ст. 264 УК» [14, с. 68].

Объективная сторона рассматриваемых составов преступлений состоит в нарушении установленных правил безопасности движения и эксплуатации указанных в диспозиции статей транспортных средств, предусмотренных законом последствиях и причинной связи преступного деяния с наступившими общественно опасными последствиями. Анализируя уголовно-правовые и криминологические аспекты нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, А.П. Бохан отмечает, что установление признаков объективной стороны при расследовании таких преступлений представляет определенную сложность, которая возникает, прежде всего, с бланкетным характером диспозиций ст. 263 и 264 УК РФ [15, с. 27], которые отсылают к нормативным правовым актам, различным по юридической силе, международным правовым актам, законам и подзаконным нормативным правовым актам.

Под нарушением правил безопасности понимается всякое отступление от указанных правил, то есть несоблюдение установленных требований, обеспечивающих безопасное использование железнодорожного, воздушного, автомобильного и водного транспорта, метрополитена: допуск к управлению транспортным средством посторонних лиц, приведшее к ДТП грубое нарушение правил дорожного движения (превышение скорости, выезд на полосу встречного движения и др.), проезд железнодорожного состава на запрещающий сигнал, выпуск в рейс воздушного судна в нелетную погоду и т.д.

Однако большая вариативность указанного противоправного поведения создает значительную коррупциогенность исследуемых составов преступлений [16].

Материальность исследуемых составов обусловлена тем, что законодатель учитывает и использует в качестве обязательных признаков объективной стороны их последствия в виде крупного ущерба, тяжкого вреда здоровью человека, смерти человека, смерти двух или более лиц. При этом последствия в виде крупного ущерба остались только в ст. 263 УК РФ, изначально данный признак был предусмотрен и в ст. 264 УК РФ, но был исключен в декабре 2003 года.

При этом нет сомнений в том, что лицо, уже лишенное водительского удостоверения в соответствии с нормами КоАП РФ и УК РФ за управление транспортным средством в состоянии опьянения, и вновь севшее за руль в нетрезвом состоянии, обладает повышенной опасностью [17]. Как отмечают в своих работах Д.А. Гарбатович и Б.А. Спасенников, с учетом российских реалий, «сформировавшегося у многих законопослушных граждан устойчивого правового нигилизма», когда практически ежедневно средства массовой информации сообщают о ДТП с участием нетрезвых водителей, повлекших, в том числе, гибель людей, введенная новелла уголовного законодательства призвана усилить наказание лиц, на которых не могут повлиять меры административного воздействия [18, 19].

Статья 264.1 УК РФ имеет бланкетный характер и требует обращения как к КоАП РФ, так и к подзаконным нормативным правовым актам.

Стоит отметить определенные недостатки юридической техники при формулировании наименования статьи и построении диспозиции этой уголовно-правовой нормы. Очевидно, название ст. 264.1 УК РФ не вполне соответствует ее содержанию. Прежде всего, это касается наименования статьи, где речь идет об уголовной ответственности лица, подвергнутого административному наказанию, тогда как ответственность предусмотрена также и для лица, имеющего судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 ст. 264, а также этой же ст. 264.1 УК РФ [20]. В свою очередь, по замечанию некоторых авторов, наименование и диспозиции некоторых статей Особенной части УК РФ не соотносятся между собой [21], также анализ доктринальных точек зрения свидетельствует о несовершенстве норм Особенной части УК РФ, что требует соответствующего законодательного урегулирования [22, 25].

Кроме того, при введении определенных новелл уголовного законодательства практически всегда возникает вопрос о действии уголовного закона во времени с тем, чтобы понять, ухудшает ли он или улучшает положение виновного. Не

исключением стала и анализируемая норма. Вызывала определенное сомнение возможность привлечения к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ лиц, совершивших административные правонарушения до 1 июля 2015 года, т. е. времени введения статьи в действие. На наш взгляд, правильным в практической деятельности правоохранительных органов и судов стало решение о возможности распространения этой нормы на лиц названной категории. Правоприменитель верно исходил из положений ст. 9 УК РФ, согласно которой преступность и наказуемость деяния определяется уголовным законом, действовавшим во время совершения этого деяния, и данный момент также был отмечен в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2018 года [26, 27].

Согласно примечанию к статье 264 УК РФ лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается:

- лицо, управляющее транспортным средством, при установлении факта употребления им веществ, вызывающих алкогольное опьянение. Такой факт определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей установленную законодательством возможную суммарную погрешность измерений;
- лицо, управляющее транспортным средством при наличии в его организме наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, а также новых потенциально опасных психоактивных веществ;
- лицо, управляющее транспортным средством и не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица (сотрудника ГИБДД, наделенного соответствующими полномочиями) о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Для определения в целях ст. 264.1 УК РФ субъекта, имеющего судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, а также статьей 264.1 УК РФ, следует учитывать, что к таким относятся лица, имеющие непогашенную или не снятую судимость за любое из перечисленных преступлений или их совокупность, соответствующий срок исчисляется со дня вступления обвинительного приговора суда в законную силу. При этом Верховный Суд Российской Федерации разъяснил, что предусмотренные уголовным законодательством сроки погашения судимости должны исчисляться самостоятельно за каждое преступление, в случае совершения нового преступления эти сроки не прерываются [28, с. 15].

В практике имели место случаи, когда неправильная формулировка в обвинении лица, уже имеющего судимость по ст. 264.1 УК РФ, препятствовала вынесению законного решения по делу.

Следует учитывать, что подобные ситуации могут возникать и при рассмотрении уголовных дел, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, поэтому правоприменителю в обязательном порядке необ-

ходимо проверять наличие постановления по делу об административном правонарушении, поскольку привлечение лица одновременно и к уголовной, и к административной ответственности за одно и то же деяние недопустимо.

Также стоит отметить имеющийся пробел в утвержденных Постановлением Правительства РФ от 14 ноября 2014 г. Правилах возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами [29]. В октябре 2018 года Постановлением Правительства РФ от 10 октября 2018 года [30] были внесены поправки в вышеуказанные правила, которые, тем не менее, не устранили данный пробел. Данное решение вызвало споры, его противники указывали, что теперь стало проще вернуть права после лишения за езду в нетрезвом виде.

Согласно данным правилам лицо, лишенное права управления транспортным средством, проходит переэкзаменовку. К лицам, которые были лишены прав за нарушения в состоянии опьянения, есть дополнительное требование – согласно ранее действовавшему п. 7 данных правил лица, подвергнутые данному наказанию за нарушения, предусмотренные частями 1 и 4 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26 и ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ либо за совершение преступлений, предусмотренных частями 2, 4 и 6 статьи 264 УК РФ, обязаны представить медицинское заключение о наличии либо отсутствии у них медицинских противопоказаний, показаний либо ограничений к управлению транспортными средствами, выданное после прекращения действия права на управление транспортными средствами, при этом отсутствовало указание на ст. 264.1 УК РФ, что было несомненным пробелом.

Рассмотрим конкретную ситуацию. Согласно ст. 4.6 КоАП РФ лицо считается подвергнутым административному наказанию до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. Предположим, что виновное лицо, которое вернуло право управления транспортным средством, в течение этого года вновь управляет транспортным средством в состоянии опьянения либо отказывается от медицинского освидетельствования. Поскольку оно считается подвергнутым административному наказанию в течение года с момента возвращения водительского удостоверения, оно привлекается уже не по указанной в п. 7 данных Правил ч. 1 ст. 12.8 либо ч. 1 ст. 12.26 соответственно, а по ст. 264.1 УК РФ. Совершая по сути то же самое нарушение повторно, оно выпадало из-под действия п. 7 данных Правил.

Согласно внесенным в Постановление изменениям, фактически были объединены два пункта данных правил, п. 7 утратил силу, был сокращен список статей, осужденным по которым лицам для возврата водительского удостоверения необходимо проходить медицинское освидетельствование на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством. Прогрес-

сивным шагом было возложение обязательства на привлеченное к ответственности лицо по оплате всех имеющихся за нарушение ПДД административных штрафов. Вполне справедливо исключение из вышеуказанного списка пункта 4 ст. 12.8 КоАП РФ, так как он утратил силу в связи с введением в действие ст. 264.1 УК РФ, а вот исключение из списка ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ стало достаточно спорным.

22 октября 2018 года в Российской газете была опубликована статья [31], посвященная внесенным изменениям, основной тезис которой заключался в том, что внесение изменений было продиктовано тем, что уголовная статья предусматривает не лишение права управления, а лишение права занимать определенную деятельность на срок до трех лет, и что УК РФ не является сферой администрирования ГИБДД. Действительно, оформление протокола о ДТП с последствиями, указанными в ст. 264 УК РФ, составляют инспекторы ГИБДД, при нахождении водителя в нетрезвом состоянии составляется соответствующий протокол. При этом в силу п. 7 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ, если возбуждается дело по ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ производство по ст. 12.8 не может быть начато, а уже начатое производство подлежит прекращению.

Прежняя редакция Правил подразумевала под лицом, лишенным права на управление транспортным средством, лицо, которое было привлечено к административной либо уголовной ответственности, и процедура возврата водительского удостоверения после наказания по КоАП РФ и УК РФ была аналогичной. Автор статьи в Российской газете пишет о том, что уголовная статья не предусматривает такого наказания, как лишение права управления, а предусматривает запрет занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, а за соблюдением уголовного наказания следит ФСИН, и об исполнении данного наказания говорится в ч. 9 Регламента взаимодействия ФСИН России и МВД России по предупреждению совершения лицами, состоящими на учете уголовно-исполнительных инспекций, преступлений и других правонарушений [32]. В ст. 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» [33] лишение права на управление транспортными средствами перечислено в числе оснований прекращения действия права на управление транспортным средством, в контексте данной статьи очевидно подразумеваются наказания, предусмотренные ст. 47 УК РФ и ст. 3.2 КоАП РФ. О возврате водительского удостоверения говорится в п. 3 ст. 28 Закона «О безопасности дорожного движения». Данная норма является бланкетной, поскольку в ней говорится о порядке, определяемом Правительством РФ. Данный порядок определен в утвержденных Постановлением Правительства РФ от 14 ноября 2014 г. Правилах. Стоит также отметить, что в п. 4.1 ст. 32.6 КоАП РФ говорится о требованиях к возврату водитель-

ского удостоверения после лишения специального права (таких, как проверка знаний ПДД, уплата штрафов и медицинское освидетельствование на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством), в то же время в Уголовно-исполнительном кодексе [34] нет подобных требований относительно тех лиц, кто был лишен права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. На взгляд автора, изменение Правил создало еще больший пробел, чем существовавший ранее.

Подводя итог, отметим, что вопросы конструкции состава рассматриваемого преступления по-прежнему остаются дискуссионными среди ученых-юристов, главный спорный момент заключается в установлении административной преюдиции, повторности правонарушения, влекущего уголовную ответственность.

При этом судебная практика и практика поддержания государственного обвинения может выявить и иные проблемы. Например, какую оценку дать действиям лица, неоднократно совершающего преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ, и имеющего судимость по ст. 264.1 или 264 УК РФ; как с анализируемой нормой будут соотноситься требования Общей части УК РФ о совокупности преступлений (ст. 17 УК РФ), рецидиве, его видах (ст. 18 УК РФ) и т.д. В определенной степени данные проблемы были решены принятием Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 мая 2016 года № 22, которым были внесены изменения в Постановление Пленума Верховного Суда № 25 от 9 декабря 2008 года [35].

Стоит отметить и неточность имеющейся формулировки самой статьи, где указывается на нарушение, совершенное лицом, подвергнутым административному наказанию, хотя в диспозиции статьи также упомянуты и уголовные преступления, предусмотренные ч. 2, 4 и 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ. Имевшаяся ранее в УК РСФСР 1960 года статья 211¹ носила название «Управление транспортным средством в состоянии опьянения». На наш взгляд, такая формулировка была достаточно общей, но отвечавшей реалиям тех лет, когда не было квалифицированных составов преступления, предусмотренного статьей 211 УК РСФСР, аналогичной современной ст. 264 УК РФ. Думается, что более точным будет название статьи «Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, ранее подвергнутым наказанию», что позволит отграничить в названии статьи круг привлекаемых лиц и будет точнее соответствовать диспозиции рассматриваемой статьи.

Исходя из внесенных в Правила изменений получается, что лицу, привлеченному по ст. 264 или 264.1 УК РФ, не обязательно предоставлять справку об оплаченных штрафах, да и относительно порядка возврата водительского удостоверения таким лицам возникает определенный пробел. На наш взгляд, при том, что и при административном,

и при уголовном наказании водительское удостоверение сдается в органы ГИБДД, недопустимы различные правила возврата прав после окончания срока лишения права, тем более, если нарушение было гораздо более тяжким, подобная коллизия должна быть разрешена на уровне Пленума Верховного Суда РФ. Также в этом плане должен быть проведен обзор судебной практики, утвержденный Президиумом Верховного Суда РФ.

В то же время криминализация самого факта нахождения в состоянии опьянения за рулем транспортного средства не представляется необхо-

димой. Несмотря на кажущееся упрощение формулировки закона и его применения на практике, следует согласиться с А.И. Коробеевым в том, что не стоит уповать на решение этой проблемы исключительно введением уголовной меры, ибо в условиях массовости такого явления, как алкоголизм, сложно обеспечить реализацию принципа неотвратимости уголовной ответственности по такого рода делам, и перевод правонарушений статей 12.8 и 12.26 КоАП РФ из разряда административных в уголовно-наказуемые не дал бы ожидаемого эффекта.

Литература

1. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: постановление Правительства Рос. Федерации от 3 окт. 2013 г. № 864: в ред. от 13 дек. 2017 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.
2. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики РФ. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 24.12.2018).
3. Показания состояния безопасности дорожного движения ГИБДД. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 24.12.2018).
4. Barnhorst, Sherrie-1948 and Richard Barnhorst, Criminal Law and the Canadian Criminal Code, 3rd ed. Toronto: McGraw-Hill Ryerson, 1996. XXXII. Pp. 31–33.
5. Legislative Policy and “Two-Sided” crimes: Some Elements of a pluridimensional theory of the criminal law. University of Ottawa, 2002. Pp.127.
6. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: федер. закон Рос. Федерации от 31 дек. 2014 г. № 528-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2015. № 1, ст. 81.
7. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ: в ред. от 13 нояб. 2018 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25, ст. 2954.
8. Латынова Э. Ю. О влиянии средств массовой информации на профилактику и предупреждение зависимости от алкоголя и наркомании // Уголовно-правовая превенция в сфере оборота наркотических средств или психотропных веществ, алкогольной и спиртосодержащей продукции (региональный аспект): сб. материалов всерос. науч.-практ. конф. Чебоксары, 2015. С. 148–152.
9. Премьер-министр Абхазии Геннадий Гагулия погиб в ДТП. URL: <https://tass.ru/proisshествiya/5540123> (дата обращения: 24.12.2018).
10. Президент Молдавии попал в ДТП. URL: <https://tass.ru/proisshествiya/5541372> (дата обращения: 24.12.2018).
11. Стрилец О.В., Черникова Ю.И. Объективные и субъективные признаки транспортных преступлений // Актуальные проблемы современного российского права: материалы VI междунар. науч.-практ. конф. Невинномысск, 2014. С. 21–25.
12. О некоторых аспектах субъекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, в свете Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 9 дек. 2018 г. // Проблемы и перспективы развития современной юриспруденции: сб. науч. трудов по итогам международно-практической конференции. Воронеж, Инновационный центр развития образования и науки, 2014. С. 79–80.
13. Антонян Ю.М. Проблемы неосторожной преступности // Вестник Воронежского института МВД России. 2011. № 1. С. 41–43.
14. Егорова Н.А. Об оценке последних (2009 г.) изменений уголовного законодательства России // Современные проблемы права: сб. науч. тр. Волгоград, 2009. Ч. 1. С. 68.
15. Бохан А.П. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты: монография. Ростов н/Д, 2013. 341 с.
16. Кусакин В. В., Латынова Э. Ю. О некоторых проблемах противодействия коррупции в области безопасности дорожного движения // Диалектика противодействия коррупции: материалы IV всерос. науч.-практ. конф. Казань: Институт экономики, управления и права, 2014. С. 106–107.

17. *Намнясев В.В.* Особенности уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения // Теория и практика общественного развития. 2014. № 20. С. 48–50.
18. *Спасенников Б.А., Спасенников С. Б.* Состояние опьянения и его уголовно-правовое значение. М., 2014. С. 26–28.
19. *Гарбатович Д.А.* Квалификация преступных нарушений правил безопасности: установление причинной связи // Уголовное право. 2015. № 2. С. 10–15.
20. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный): 3-е изд., испр., доп. и перераб. / под ред. А.И. Чучаева. М., 2018. 211 с.
21. *Кудрявцев В.Л.* Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта // Вестник ЮУПИ. 2012. № 2 (8). С. 89–99.
22. *Любимов Л.В.* Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М.: РГБ, 2005. 234 с.
23. *Габдрахманов А.Ш.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007. 190 с.
24. *Зворыгина С.А.* Актуальные вопросы уголовно-правовой оценки субъектов дорожно-транспортных преступлений // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2011. № 3 (17). С. 66–76.
25. *Соктоев З. Б.* О взаимообусловленности причинной связи и вины в дорожно-транспортных преступлениях // Уголовное право. 2013. № 4. С. 62–67.
26. 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 Суда Рос. Федерации от 9 дек. 2008 года: в ред. от 24 мая 2016 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.
27. *Исаев Н.И.* Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н. Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2017. С. 31–33.
28. Постановление Президиума Верховного Суда Республики Марий Эл от 18 марта 2016 г. по делу в отношении В. // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2016. № 8.
29. Об утверждении Правил возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами: постановление Правительства Рос. Федерации от 14 нояб. 2014 г. № 1191: в ред. от 10 окт. 2018 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2015. № 1, ст. 81.
30. О внесении изменений в Правила возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами: постановление Правительства Рос. Федерации от 10 окт. 2018 г. № 1210 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2018. № 42, ч. 2, ст. 6474.
31. В РФ стало проще вернуть права после лишения за пьяную езду. URL: <https://rg.ru/2018/10/22/v-rf-stalo-proshche-vernut-prava-posle-lisheniia-za-pianuiu-ezdu.html> (дата обращения: 22.10.2018).
32. Об утверждении Регламента взаимодействия ФСИН России и МВД России по предупреждению совершения лицами, состоящими на учете уголовно-исполнительных инспекций, преступлений и других правонарушений: приказ Министерства юстиции Российской Федерации Министерства внутренних дел Российской Федерации от 4 октября 2012 г. № 190 /912 г. Москва // Рос. газ. 26 октября. 2012. № 5921.
33. О безопасности дорожного движения: федер. закон Рос. Федерации от 10 дек. 1995 г. № 196-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.
34. Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации от 8 янв. 1997 г.: в ред. от 20 дек. 2017 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 2, ст. 198.
35. О внесении изменений в постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «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 Суда Рос. Федерации от 24 мая 2016 г. // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2016. № 7.

References

1. O federal'noi tselevoi programme «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013–2020 godakh»: postanovlenie Pravitel'stva Ros. Federatsii ot 3 okt. 2013 g. № 864: v red. ot 13 dek. 2017 g. // *Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii*. 2013. № 41, st. 5183.
2. Ofitsial'nyi sait Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki RF. URL: <http://www.gks.ru> (data obrashcheniya: 24.12.2018).
3. Pokazaniya sostoyaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya GIBDD. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (data obrashcheniya: 24.12.2018).
4. Barnhorst, Sherrie-1948 and Richard Barnhorst, *Criminal Law and the Canadian Criminal Code*, 3rd ed. Toronto: McGraw-Hill Ryerson, 1996. XXXII. Pp. 31–33.
5. Legislative Policy and “Two-Sided” crimes: Some Elements of a pluridimensional theory of the criminal law. University of Ottawa, 2002. Pp.127.
6. O vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii po voprosu usileniya otvetstvennosti za sovershenie pravonarushenii v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: feder. zakon Ros. Federatsii ot 31 dek. 2014 g. № 528-FZ // *Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii*. 2015. № 1, st. 81.
7. Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii ot 13 iyunya 1996 g. № 63-F3: v red. ot 13 noyab. 2018 g. // *Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii*. 1996. № 25, st. 2954.
8. *Latypova E. Yu.* O vliyaniy sredstv massovoi informatsii na profilaktiku i preduprezhdenie zavisimosti ot alkogolya i narkomanii // *Ugolovno-pravovaya preventsiya v sfere oborota narkoticheskikh sredstv ili psikhotropnykh veshchestv, alkogol'noi i spirtosoderzhashchei produktsii (regional'nyi aspekt): sb. materialov vseros. nauch.-prakt. konf. Cheboksary, 2015. S. 148–152.*
9. Prem'er-ministr Abkhazii Gennadii Gaguliya pogib v DTP. URL: <https://tass.ru/proisshestviya/5540123> (data obrashcheniya: 24.12.2018).
10. Prezident Moldavii popal v DTP. URL: <https://tass.ru/proisshestviya/5541372> (data obrashcheniya: 24.12.2018).
11. Strilets O.V., Chernikova Yu.I. Ob"ektivnye i sub"ektivnye priznaki transportnykh prestuplenii // *Aktual'nye problemy sovremennogo rossiiskogo prava: materialy VI mezhdunar. nauch.-prakt. konf. Nevinnomyssk, 2014. S. 21–25.*
12. O nekotorykh aspektakh sub"ekta prestupleniya, predusmotrennogo st. 264 UK RF, v svete Postanovleniya Plenuma Verkhovnogo Suda RF № 25 ot 9 dek. 2018 g. // *Problemy i perspektivy razvitiya sovremennoi yurisprudentsii: sb. nauch. trudov po itogam mezhdunarodno-prakticheskoi konferentsii. Voronezh, Innovatsionnyi tsentr razvitiya obrazovaniya i nauki, 2014. S. 79–80.*
13. *Antonyan Yu.M.* Problemy neostorozhnoi prestupnosti // *Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Ros-sii*. 2011. № 1. S. 41–43.
14. *Egorova N.A.* Ob otsenke poslednikh (2009 g.) izmenenii ugolovnogo zakonodatel'stva Rossii // *Sovremennye problemy prava: sb. nauch. tr. Volgograd, 2009. Ch. 1. S. 68.*
15. *Bokhan A.P.* Narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv: ugolovno-pravovoi i kriminologicheskii aspekty: monografiya. Rostov n/D, 2013. 341 s.
16. *Kusakin V. V., Latypova E. Yu.* O nekotorykh problemakh protivodeistviya korruptsii v oblasti bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // *Dialektika protivodeistviya korruptsii: materialy IV vseros. nauch.-prakt. konf. – Kazan': Institut ekonomiki, upravleniya i prava, 2014. S. 106–107.*
17. *Namnyasev V.V.* Osobennosti ugolovnoi otvetstvennosti lits, upravlyayushchikh transportnymi sredstvami, pri oboyudnom narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya // *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya*. 2014. № 20. S. 48 – 50.
18. *Spasennikov B.A., Spasennikov S. B.* Sostoyanie op'yaneniya i ego ugolovno-pravovoe znachenie. M., 2014. S. 26–28.
19. *Garbatovich D.A.* Kvalifikatsiya prestupnykh narushenii pravil bezopasnosti: ustanovlenie prichinnoi svyazi // *Ugolovnoe pravo*. 2015. № 2. S. 10–15.
20. *Kommentarii k Ugolovnomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii (postateinyi): 3-e izd., ispr., dop. i pere-rab. / pod red. A.I. Chuchaeva. M., 2018. 211 s.*
21. *Kudryavtsev V.L.* Prestupleniya protiv bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transporta // *Vestnik YuUPI*. 2012. № 2 (8). S. 89–99.
22. *Lyubimov L.V.* Dorozhno-transportnye prestupleniya: problemy zakonodatel'nogo konstruirovaniya sostavov i differentsiatsii otvetstvennosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya: dis. ... kand. yurid. nauk. M.: RGB, 2005. 234 s.
23. *Gabdrakhmanov A.Sh.* Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta: ugolovno-pravovye i kriminologicheskie aspekty: dis. ... kand. yurid. nauk. Kazan', 2007. 190 s.
24. *Zvorygina S.A.* Aktual'nye voprosy ugolovno-pravovoi otsenki sub"ektov dorozhno-transportnykh prestuplenii // *Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika*. 2011. № 3 (17). S. 66–76.
25. *Soktoev Z. B.* O vzaimoobuslovlennosti prichinnoi svyazi i viny v dorozhno-transportnykh prestupleniyakh // *Ugolovnoe pravo*. 2013. № 4. S. 62–67.

26. O sudebnoi praktike po delam o prestupleniyakh, svyazannykh s narusheniem pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv, a takzhe s ikh nepravomernym zavladeniem bez tseli khishcheniya: postanovlenie Plenuma Verkhovnogo Suda Ros. Federatsii ot 9 dek. 2008 goda: v red. ot 24 maya 2016 g. // Byulleten' Verkhovnogo Suda RF. 2009. № 2.

27. Isaev N.I. Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie Pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv: nauchno-prakticheskoe posobie / pod red. N. G. Kadnikova. M.: Yurisprudentsiya, 2017. S. 31–33.

28. Postanovlenie Prezidiuma Verkhovnogo Suda Respubliki Marii El ot 18 marta 2016 g. po delu v otnoshenii V. // Byulleten' Verkhovnogo Suda Rossiiskoi Federatsii. 2016. № 8.

29. Ob utverzhdenii Pravil vozvrata voditel'skogo udostovereniya posle utraty osnovanii prekrashcheniya deistviya prava na upravlenie transportnymi sredstvami: postanovlenie Pravitel'stva Ros. Federatsii ot 14 noyab. 2014 g. № 1191: v red. ot 10 okt. 2018 g. // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2015. № 1, st. 81.

30. O vnesenii izmenenii v Pravila vozvrata voditel'skogo udostovereniya posle utraty osnovanii prekrashcheniya deistviya prava na upravlenie transportnymi sredstvami: postanovlenie Pravitel'stva Ros. Federatsii ot 10 okt. 2018 g. № 1210 // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2018. № 42, ch. 2, st. 6474.

31. V RF stalo proshche vernut' prava posle lisheniya za p'yanuyu ezdu. URL: <https://rg.ru/2018/10/22/v-rf-stalo-proshche-vernut-prava-posle-lisheniia-za-pianuiu-ezdu.html> (data obrashcheniya: 22.10.2018).

32. Ob utverzhdenii Reglamenta vzaimodeistviya FSIN Rossii i MVD Rossii po preduprezhdeniyu soversheniya litsami, sostoyashchimi na uchete ugolovno-ispolnitel'nykh inspektsii, prestuplenii i drugikh pravonarushenii: prikaz Ministerstva yustitsii Rossiiskoi Federatsii Ministerstva vnutrennikh del Rossiiskoi Federatsii ot 4 oktyabrya 2012 g. № 190 /912 g. Moskva // Ros. gaz. 26 oktyabrya. 2012. № 5921.

33. O bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: feder. zakon Ros. Federatsii ot 10 dek. 1995 g. № 196-FZ // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 1995. № 50, st. 4873.

34. Ugolovno-ispolnitel'nyi kodeks Rossiiskoi Federatsii ot 8 yanv. 1997 g.: v red. ot 20 dek. 2017 g. // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 1997. № 2, st. 198.

35. O vnesenii izmenenii v postanovlenie Plenuma Verkhovnogo suda Rossiiskoi Federatsii ot 9 dekabrya 2008 g. № 25 «O sudebnoi praktike po delam o prestupleniyakh, svyazannykh s narusheniem pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv, a takzhe s ikh nepravomernym zavladeniem bez tseli khishcheniya»: postanovlenie Plenuma Verkhovnogo Suda Ros. Federatsii ot 24 maya 2016 g. // Byulleten' Verkhovnogo Suda Rossiiskoi Federatsii. 2016. № 7.

*Поступила в редакцию 29 декабря 2018 г.
Received 29 December, 2018*