К ВОПРОСУ О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ВОЖДЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ МАШИН

Кусакин В.В., Казанский инновационный университет имени В. Г. Тимирязова, г. Казань, Российская Федерация, *grossmeister.90@mail.ru*

Статья посвящена анализу ст. 350 УК РФ, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил вождения или эксплуатации машин, рассмотрена эволюция данной статьи и проблемы назначения наказания по ней. Одним из предложений по совершенствованию данной статьи является изменение ее санкции, что позволит устранить выявленный существенный правовой пробел. Автором проведен комплексный анализ различных аспектов, касающихся преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации военных машин, и предложено авторское решение проблемных аспектов. При проведении исследования применялись конкретные диалектические методы: компаративный, герменевтический, дискурсивный, формально-юридический, а также некоторые социологические методы: наблюдение, методы экспертных оценок и анализа. Содержащиеся в материалах статьи положения могут быть использованы для совершенствования действующего уголовного законодательства и разработки разъяснений Пленума Верховного Суда РФ в обзорах судебной практики.

Ключевые слова: уголовное право, безопасность дорожного движения, преступления в сфере безопасности дорожного движения, преступления против воинской службы, судебная практика, административная преюдиция.

DOI: 10.21779/2224-0241-2021-37-1-101-106

UDC 343.01

ON THE ISSUE OF IMPROVING THE CRIMINAL LAW NORMS ON LIABILITY FOR VIOLATION OF THE RULES OF DRIVING OR OPERATION OF CARS

Kusakin V.V., Kazan Innovation University named by V.G. Timiryasov, Kazan, Russian Federation, *grossmeister.90@mail.ru*

The article is devoted to the analysis of Article 350 of the Criminal Code of the Russian Federation, which provides for criminal liability for violation of the rules of driving or operating cars, the evolution of this article and the problems of sentencing under it are considered. One of the suggestions for improving this article is to change its sanction, which will eliminate the identified significant legal gap. The author conducted a comprehensive analysis of various aspects related to the criminal violation of traffic safety rules and the operation of military vehicles, and proposed the author's solution to the problematic aspects. The study used specific dialectical methods: comparative, hermeneutical, discursive, formal-legal, as well as some sociological methods: observation, methods of expert assessments and analysis. The provisions contained in the materials of the article can be used to improve the current criminal legislation and to develop explanations of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation in reviews of judicial practice.

Key words: criminal law, road safety, crimes in the field of road safety, crimes against military service, judicial practice, administrative prejudice.

DOI: 10.21779/2224-0241-2021-37-1-101-106

В 1996 году был принят Уголовный кодекс Российской Федерации, в который впервые введена глава, посвященная преступлениям против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Стоит отметить, что нарушение правил движения и эксплуатации транспорта, предусмотренное ст. 264 УК РФ, по своему составу имеет ряд схожих признаков субъекта, субъективной и объективной стороны с рядом других преступлений, в

частности, со ст. 350 УК РФ, посвященной нарушениям правил вождения или эксплуатации машин военнослужащими. В связи с этим в статье рассматриваются вопросы разграничения составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и 350 УК РФ, а также выявляются определенные недостатки, связанные с назначением наказания по ст. 350 УК РФ.

Проблема нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств сохраняет актуальность в нашей стране ввиду высоких показателей аварийности, превышающих европейские в несколько раз. В 2019 г. в России произошло 164358 ДТП, в результате которых погибло 16981 человек и было ранено 210877 человек*. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта предусмотрена ст. 264 УК РФ, при этом под действие статьи не подпадают военнослужащие. В данном случае их аналогичное по своему составу преступление подпадает под действие ст. 350 УК РФ.

Статья 350 УК РФ относится к числу преступлений против военной службы и входит в одноименный раздел XI и одноименную главу 33. По своему составу ст. 350 УК РФ является схожей со ст. 264 УК РФ. Так, субъективная сторона преступления характеризуется неосторожной формой вины, выраженной в небрежности или легкомыслии, при этом в статье содержится прямое указание на неосторожность, аналогичные действия с прямым умыслом будут квалифицироваться уже по другим статьям в зависимости от тяжести причиненных последствий.

Стоит отметить, что причинение крупного ущерба, в отличие от ст. 263 и 264 УК РФ, декриминализованного с принятием в декабре 2003 г. Федерального закона № 163-ФЗ, никогда не охватывалось действием ст. 350 УК РФ. При этом материальную ответственность военнослужащие несут в соответствии с Федеральным законом «О материальной ответственности военнослужащих», при этом в случае возмещения ущерба воинской частью третьим лицам, военнослужащий, в соответствии со ст. 10 данного закона, обязан возместить сумму ущерба в порядке регресса. Аналогичный регрессивный порядок установлен и в ст. 1081 Гражданского кодекса РФ**.

По своей объективной стороне ст. 264 и 350 УК РФ также схожи – нарушение правил движения и эксплуатации машин может совершаться путем как действия, так и бездействия [1]. Обязательными признаками преступления является наступление преступных последствий в виде тяжкого вреда здоровью, смерти одного либо двух и более лиц, а также наличие прямой причинно-следственной связи между деянием и наступившими последствиями. Так же, как и в случае со ст. 264 УК РФ, диспозиция ст. 350 УК РФ является бланкетной, и отсылает к иным нормативным правовым актам. В данном случае таковыми, кроме Правил дорожного движе-

ния***, являются Устав внутренней службы Вооруженных Сил РФ****, Строевой устав Вооруженных Сил РФ, Курс вождения автомобилей и гусеничных тягачей и ряд других нормативных правовых актов.

Средством совершения преступления являются боевые, специальные и транспортные машины. По нашему мнению, применение понятия «средство совершения преступления» по отношению к транспортному средству в контексте рассматриваемой проблемы будет более точным, чем понятие «предмет преступления», которое правильнее применять к угону транспортного средства, когда транспортное средство будет являться предметом права собственности, на который совершается посягательство. К боевым относятся машины, чьей составной частью является оружие и которые непосредственно предназначены для ведения боя. К ним относятся танки, боевые машины пехоты, бронетранспортеры, ракетные системы залпового огня, самоходные артиллерийские установки. Специальные машины предназначены для выполнения определенных задач, в частности, для обеспечения боевых действий и поддержания боевой готовности, к ним относятся бульдозеры, траншеекопатели и др. Транспортные машины используются для перевозки личного состава, вооружения и боеприпасов, горюче-смазочных материалов [2]. При этом под действие ст. 350 УК РФ не подпадают воздушные и водные суда: нарушение правил вождения и эксплуатации военных кораблей и летательных аппаратов, совершенное военнослужащим, подпадает под действие ст. 351 и 352 УК РФ. В силу наличия оружия и боеприпасов на военных машинах, последствия преступного нарушения правил их движения эксплуатации могут быть гораздо более тяжелыми, чем обычное нарушение правил движения и эксплуатации транспорта, предусмотренное ст. 264 УК РФ [3].

От невоенных транспортных средств, попадающих под определение ст. 264 и 264.1 УК РФ, машины в понимании субъекта ст. 350 УК РФ отличаются принадлежностью к Вооруженным Силам РФ, а также к иным формированиям, где предусматривается военная служба. В то же время военнослужащий, управляющий частной машиной, не относящейся к ВС РФ, в случае причинения тяжкого вреда здоровью либо смерти одному и более лицам, привлекается к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ.

*** О правилах дорожного движения: постановление Правительства Рос. Федерации от 22 окт. 1993 г. № 1090: в ред. от 21 дек. 2019 г. // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.

**** Об утверждении общевоинских уставов Вооруженных Сил Российской Федерации: указ Президента Рос. Федерации от 10 нояб. 2007 г. № 1495 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 47, ст. 5749.

* Госавтоинспекция: статистические отчеты. URL: <https://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 19.08.2020).

** Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 2) от 26 янв. 1996 г. № 14-ФЗ: в ред. от 27 дек. 2019 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410.

Главным различием между ст. 264 и 350 УК РФ, кроме объекта, является субъект преступления – в случае, предусмотренном ст. 350 УК РФ, им будет являться военнослужащий. При непосредственном вождении это будет лицо, управляющее боевой, специальной либо транспортной машиной, при эксплуатации – лицо, на которое возложены обязанности по соблюдению правил эксплуатации, которые не охватываются правилами вождения. При этом лица, на которых не возлагается обязанность по соблюдению правил эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин, но при этом воздействующие на безопасность эксплуатации советами или рекомендациями, не могут являться субъектами преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ [4].

Как верно отметил А.П. Бохан, преступное нарушение правил движения и эксплуатации транспорта с причинением тяжкого вреда здоровью либо смерти человека или двух и более лиц, совершенное военнослужащим, необходимо квалифицировать по ст. 350 УК РФ в тех случаях, когда оно совершено военнослужащим при исполнении служебных обязанностей [5]. Таким образом, в случае, если лицо, не являющееся военнослужащим, незаконно завладело боевой, специальной или транспортной машиной, и при этом его действия повлекли последствия в виде неосторожного причинения тяжкого вреда здоровью, смерти одному или более лицам, будет иметь место совокупность преступлений в виде угона без цели хищения (ст. 166 УК РФ) и нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 264 УК РФ). В этом случае боевая, транспортная или специальная машина (например, танк, бульдозер, санитарная машина или военный грузовик) будут являться средством совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, поскольку по своим техническим характеристикам они подпадают под примечание к статье и Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 9 декабря 2008 г.^{*} и предметом совершения преступления, предусмотренного ст. 166 УК РФ. В данной совокупности одно преступление с субъективной стороны будет иметь прямой умысел, поскольку состав ст. 166 УК РФ является формальным, и уже факта угона транспортного средства без дополнительного наступления преступных последствий достаточно для квалификации действий по данной статье. Другое преступление будет иметь в части субъективной вины неосторожность, при наличии умысла в действие в зависимости от последствий

вступает ст. 111 или 105 УК РФ. В то же время незаконное завладение военнослужащим боевым, специальным или транспортным средством будет также квалифицировано по «невоенной» статье 166 УК РФ. Так, именно по данной статье были квалифицированы действия солдата-контрактника, в июне 2005 года угнавшего бронемашину пехоты из 32-го военного городка и самовольно отправившегося на нем в Екатеринбург за водкой^{**}. Таким же образом нарушение правил безопасности функционирования воздушного судна, приписанного к военной части, совершенное не военнослужащим, будет попадать под действие ст. 263 УК РФ, хотя транспортное средство и используется для нужд военной службы [6, с. 113].

Стоит отметить и тот факт, что в отличие от ст. 264 УК РФ, в ст. 350 УК РФ не содержится квалифицированных составов преступления, связанных с управлением боевой, специальной или транспортной машиной в состоянии опьянения. На наш взгляд, данный факт связан с меньшим количественным масштабом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, в сравнении с преступными составами, отмеченными в ст. 264 УК РФ. При том, что в ряде случаев состояние опьянения является квалифицирующим признаком преступления, ужесточающим наказание за совершение квалифицированного состава преступления в сравнении с основным, мнения ученых-юристов относительно включения состояния опьянения в число отягчающих обстоятельств разделялись. В ст. 63 УК РФ длительное время отсутствовало какое-либо указание на состояние опьянения и при этом перечень отягчающих обстоятельств, согласно Постановлению Пленума Верховного Суда РФ № 58 «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» от 22 декабря 2015 г.^{***}, является исчерпывающим и не подлежащим расширительному толкованию. Некоторые ученые-юристы предлагали признать состояние опьянения отягчающим обстоятельством в том или ином виде [7]. В частности, А.С. Бабанов предложил изменить статью 63 УК РФ с целью введения повышенной уголовной ответственности за совершение в состоянии опьянения насильственных преступлений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта [8]. Своя логика в этом предложении А.С. Бабанова действительно была: находящееся в состоянии опьянения лицо представляет гораздо большую опасность, а в случае, если оно имеет де-

^{*} 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 РФ от 9 дек. 2008 г. № 25: в ред. от 24 мая 2016 г. // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2009. № 2.

^{**} Танковый шопинг. За угон из части БМП солдат расплатился как за такси // Российская газета. 2005. № 3920.

^{***} О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 дек. 2015 г. № 58: в ред. от 18 дек. 2018 г. // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2016. № 1.

ло с источником повышенной опасности, то опасность его действий возрастает кратно. И.И. Бикеев и Э.Ю. Латыпова справедливо отмечают, что в подавляющем большинстве в случае совершения преступлений по небрежности используются различные источники повышенной опасности [9]. При этом ранее внесение изменений в ст. 350 УК РФ было предложено Ю.И. Козаренко по аналогии с конструкцией ст. 264 УК РФ, где присутствуют квалифицированные составы преступления, совершенного в состоянии опьянения, но при этом в новой редакции не было предусмотрено дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, что являлось существенным недостатком [10]. Таким образом, в настоящий момент в случае совершения военнослужащим преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ в состоянии опьянения, данное состояние может быть признано судом в качестве отягчающего обстоятельства в зависимости от конкретных обстоятельств дела и личности преступника; суд вправе признать состояние опьянения отягчающим обстоятельством, но при этом не обязан делать это каждый раз.

Как представляется, существует определенный недостаток ст. 350 УК РФ в том, что законодателем в ч. 3 ст. 350 УК РФ не указано дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, при том, что за аналогичное деяние, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, указанное дополнительное наказание предусмотрено. Аналогичный правовой пробел существует и в составе преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. В связи с изложенным часть 3 статьи 350 УК РФ полагаем необходимым изложить в следующей редакции:

«3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет».

При этом указание на назначение дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью отсутствует и в ст. 351 и 352 УК РФ, где квалифицирующим признаком преступления является смерть человека или иные тяжкие последствия. В юридической литературе неоднократно говорилось о том, что транспортное средство является источником повышенной опасности, и в полной мере это относится как к видам транспорта, указанным в ст. 263 и 264 УК РФ, так и к машинам, летательным аппаратам и военным кораблям, указанным в ст. 350, 351 и 352 УК РФ соответственно, в не меньшей степени, чем

к обычному транспортному средству, обозначенному в ст. 264 УК РФ, где квалифицированный состав преступления с причинением смерти влечет применение дополнительного наказания. Полагаем, что указанные изменения в полной мере реализуют принцип гуманизма, закрепленный в действующем уголовном законодательстве [11]. Исходя из той же логики, введение дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью необходимо закрепить и в ст. 351 и 352 УК РФ, изложив их следующим образом:

Статья 351. Нарушение правил полетов или подготовки к ним

Нарушение правил полетов или подготовки к ним либо иных правил эксплуатации военных летательных аппаратов, повлекшее по неосторожности смерть человека либо иные тяжкие последствия, –

наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Статья 352. Нарушение правил кораблевождения

Нарушение правил вождения или эксплуатации военных кораблей, повлекшее по неосторожности смерть человека либо иные тяжкие последствия, –

наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Стоит отметить и тот факт, что в настоящее время отсутствуют принятые пленумом Верховного Суда Российской Федерации постановления, касающиеся аспектов применения ст. 350 УК РФ, и единственным документом на данном уровне относительно нарушения правил вождения или эксплуатации машин является принятое 30 марта 1973 г. Постановление пленума Верховного Суда СССР. Учитывая наличие постановления ППВС РФ № 25 от 9 декабря 2008 г., достаточно подробно рассматривающее различные аспекты применения ст. 166, 264, 264.1 и 266 УК РФ, нелишним было бы принятие Верховным Судом РФ постановления, касающегося судебной практики по делам о преступлениях, связанных с нарушениями правил движения и эксплуатации машин военнослужащими.

Обращаясь к эволюции ст. 350 УК РФ, необходимо отметить, что ранее в УК РСФСР 1960 г. уже существовала ст. 252, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил вождения и эксплуатации машин, относившаяся к главе 12, посвященной воинским преступлениям. В действующем Уголовном кодексе первоначально в ч. 2 и 3 ст. 350 УК РФ были предусмотрены нижние пределы наказания за данный состав

преступления. В декабре 2003 г. в ходе масштабной декриминализации нижние пределы из данных составов преступления были исключены, при этом снижен верхний предел наказания за причинение смерти двум и более лицам с десяти до семи лет. По мнению А.И. Коробеева, при определении пределов наказуемости законодатель ограничивает рамки судейского усмотрения определенными границами, лишь в пределах которых может действовать суд, тем самым сужая возможности для вынесения произвольных решений, не соответствующих реальному масштабу деяний [12, с. 331]. По нашему мнению, обязательное назначение дополнительного наказания, соответствующего реальным масштабам последствий преступного деяния, также является определенным ограничителем рамок судейского усмотрения, и, тем самым, позволит избежать явно необоснованного заниженного наказания, что происходит время от времени.

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать следующие выводы. Действующие редак-

ции ст. 350, 351 и 352 УК РФ далеки от совершенства, необходимо их дальнейшее совершенствование. Для квалификации предусмотренных данными статьями составов преступлений в настоящее время у суда есть действенные инструменты, и введение дополнительных составов не представляется столь необходимым, однако введение в санкции статей дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, на наш взгляд, будет в большей степени соответствовать масштабам преступных последствий деяний, содержащихся в ст. 350, 351 и 352 УК РФ, и ограничит рамки судейского усмотрения в тех случаях, где это явно необходимо. В то же время отдельные аспекты ст. 350 УК РФ могут быть рассмотрены на уровне Пленума Верховного Суда Российской Федерации, что позволит упорядочить судебную практику и устранить возникающие проблемы правоприменения.

Литература

1. *Честнов Н.В.* Вопросы разграничения правил кораблевождения от иных преступлений против военной службы и совершенствования уголовного законодательства // Юридические исследования. 2015. № 12. С. 19–51.
2. *Ермолович Я.Н.* Научно-практический комментарий к главе 33 Уголовного кодекса Российской Федерации (постатейный, с судебной практикой). М.: Центр правовых коммуникаций, 2018. С. 183–184.
3. *Малинин В.Б., Бодаевский В.П.* Понятие и виды преступлений против военной службы // Ленинградский юридический журнал. 2019. № 1 (55). С. 154.
4. *Мальков С.М.* Уголовная ответственность за нарушение правила вождения или эксплуатации военных машин (ст. 350 УК РФ) // Уголовное право. 2010. № 2. С. 47.
5. *Бохан А.П., Чмырев С.Н.* Вопросы разграничения преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) с некоторыми составами преступлений (ст. 143, 216, 350 УК РФ) // Научно-практический электронный журнал Аллея Науки. 2018. № 5 (21).
6. *Чучаев А.И., Пожарский А.Ю.* Транспортные преступления: понятия, виды, характеристика: монография. М.: Проспект, 2019.
7. *Костюк Н.М.* Правовая оценка состояния опьянения при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) // Вестник Челябинского государственного университета. 2003. № 11 (302). С. 78–82.
8. *Бабанов А.С.* Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2002. С. 23.
9. *Бикеев И.И., Латыпова Э.Ю.* Ответственность за преступления, совершенные с двумя формами вины. Казань: Изд-во «Познание» Института экономики, управления и права, 2009.
10. *Козаренко Ю.И.* Состояние опьянения: уголовно-правовые и криминологические аспекты: дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2014. С. 12–13.
11. *Латыпова Э.Ю., Нечаева Е.В.* Спорные вопросы содержания принципа гуманизма в уголовном праве // Вестник юридического института МВД России. 2019. № 3 (37). С. 355–360.
12. *Коробеев А.И.* Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003.

References

1. *Chestnov N.V.* Voprosy razgranicheniya pravil korablevozhdeniya ot inykh prestuplenii protiv voennoi sluzhby i sovershenstvovaniya ugovnogo zakonodatel'stva // Yuridicheskie issledovaniya. 2015. № 12. S. 19–51.
2. *Ermolovich Ya.N.* Nauchno-prakticheskii kommentarii k glave 33 Ugolovnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii (postateinyi, s sudebnoi praktikoi). M.: Tsentr pravovykh kommunikatsii, 2018. S. 183–184.
3. *Malinin V.B., Bodaevskii V.P.* Ponyatie i vidy prestuplenii protiv voennoi sluzhby // Leningradskii yuridicheskii zhurnal. 2019. № 1 (55). S. 154.

4. *Mal'kov S. M.* Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravila vozhdeniya ili ekspluatatsii voennykh mashin (st. 350 UK RF) // *Ugolovnoe pravo*. 2010. № 2. S. 47.
5. *Bokhan A. P., Chmyrev S. N.* Voprosy razgranicheniya prestupnykh narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv (st. 264 UK RF) s nekotorymi sostavami prestuplenii (st. 143, 216, 350 UK RF) // *Nauchno-prakticheskii elektronnyi zhurnal Alleya Nauki*. 2018. № 5 (21).
6. *Chuchaev A. I., Pozharskii A. Yu.* Transportnye prestupleniya: ponyatiya, vidy, kharakteristika: monografiya. M.: Prospekt, 2019.
7. *Kostyuk N.M.* Pravovaya otsenka sostoyaniya op'yaneniya pri narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv (st. 264 UK RF) // *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2003. № 11 (302). S. 78–82.
8. *Babanov A.S.* Ugolovnaya otvetstvennost' za prestupleniya, sovershennye v sostoyanii op'yaneniya: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. Saratov, 2002. S. 23.
9. *Bikeev I.I., Latypova E.Yu.* Otvetstvennost' za prestupleniya, sovershennye s dvumya formami viny. Kazan': Izd-vo «Poznanie» Instituta ekonomiki, upravleniya i prava, 2009.
10. *Kozarenko Yu.I.* Sostoyanie op'yaneniya: ugovno-pravovye i kriminologicheskie aspekty: dis. ... kand. yurid. nauk. Volgograd, 2014. S. 12–13.
11. *Latypova E.Yu., Nechaeva E.V.* Spornye voprosy soderzhaniya printsipa gumanizma v ugovnom prave // *Vestnik yuridicheskogo instituta MVD Rossii*. 2019. № 3 (37). S. 355–360.
12. *Korobeev A.I.* Transportnye prestupleniya. SPb.: Yuridicheskii tsentr Press, 2003.

*Поступила в редакцию 30 декабря 2020 г.
Received 30 December, 2020*