

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЛИЦАМИ, УПРАВЛЯЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО, НАРКОТИЧЕСКОГО И (ИЛИ) ТОКСИКОМАНИЧЕСКОГО ОПЬЯНЕНИЯ (статья 345-1 УК РК).

Бакишев К. А.

Карагандинский экономический университет Казпотребсоюза
E-mail: bakishev@yahoo.com.

Нургалиев Б. М.

Карагандинский экономический университет Казпотребсоюза
E-mail: nbake@mail.ru.

В статье дается юридический анализ статьи 345-1, впервые введенной в Уголовный кодекс РК в декабре 2019 года в целях усиления ответственности за совершение преступления лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии опьянения. Подчеркивается повышенная общественная опасность и криминологическая обусловленность деяния, раскрываются его объективные и субъективные признаки и особенности квалификации, порядок медицинского освидетельствования лица, приводятся примеры из судебной практики, указываются его отличия от уголовных правонарушений, предусмотренных ст. 345 и 358 УК РК.

Ключевые слова: управление транспортным средством, состояние опьянения, безопасность дорожного движения.

LIABILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC RULES OR OPERATION OF VEHICLES BY PERSONS DRIVING VEHICLES IN A STATE OF ALCOHOLIC, NARCOTIC AND (OR) TOXIC INTOXICATION (art. 345-1 of the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan).

Bakishev K. A.

Karaganda Economic University of Kazpotrebsoyuz
E-mail: bakishev@yahoo.com.

Nurgaliev B. M.

Karaganda Economic University of Kazpotrebsoyuz
E-mail: nbake@mail.ru.

The article provides a legal analysis of Art. 345-1, which was first introduced into the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan in December 2019 to strengthen responsibility for the commission of a crime by persons driving vehicles while intoxicated. The article emphasizes the increased social danger and criminological conditionality of the act, reveals its objective and

subjective characteristics and features of qualification, the procedure for medical examination of a person, provides examples from judicial practice and indicates its differences from criminal offences under articles 345 and 358 of the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan.

Keywords: motor vehicle crimes, state of intoxication, road traffic, objective and subjective elements of a crime.

Введение

Закон Республики Казахстан (далее — РК) «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года запрещает водителю управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсикоманического) из-за угрозы безопасности дорожного движения (п. 2 ч. 4 ст. 54). Общественная опасность нарушения данного нормативного запрета заключается в том, что у водителя серьезно понижается концентрация внимания, способность адекватно оценивать дорожную обстановку и принимать верное решение, что значительно повышает вероятность дорожно-транспортного происшествия и гибель людей. По данным Комитета правовой статистики и правовой информации при Генеральной прокуратуре РК, в Казахстане ежегодно выявляется более 30 тысяч случаев нахождения нетрезвых водителей за рулем автомобиля, среди них более 2,5 тыс. ранее лишенных права управления транспортным средством. В ДТП, совершенных по их вине, только в 2019 году получили ранения или погибли более 1000 граждан. Согласно данным криминологов, коэффициент тяжести ДТП тем выше, чем больше степень алкогольного опьянения. Так, при алкогольном опьянении средней степени ранение людей происходит чаще в 1,2 раза, а гибель — в 1,8 раза по сравнению с алкогольным опьянением легкой степени [2, с. 70; 8, с. 16]. «Пьянство за рулем — это... серьезная проблема, теснейшим образом связанная с уровнем аварийности на всех видах транспорта», — подчеркивает А. И. Коробеев [5, с. 39].

Для усиления противодействия таким правонарушениям, отечественный законодатель 27 декабря 2019 года включил в Уголовный кодекс РК статью 345-1 УК (Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения)¹. В отличие от ст. 345 УК

(Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами) новелла предусматривает более жесткую ответственность. Так, причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью теперь является не уголовным проступком, а преступлением, и виновный может быть наказан лишением свободы на срок до одного года с лишением права управлять транспортным средством сроком на десять лет (ч. 1). В случае причинения тяжкого вреда здоровью лицо наказывается лишением свободы на срок до трех лет с лишением права управлять транспортным средством сроком на десять лет (ч. 2), причинения смерти потерпевшему — лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством сроком на десять лет (ч. 3), а причинения смерти двум или более лицам — лишением свободы на срок от семи до десяти лет с пожизненным лишением права управлять транспортным средством (ч. 4).

Описание исследования

Объективные и субъективные признаки анализируемого преступления совпадают с юридической характеристикой уголовного правонарушения, предусмотренного ст. 345 УК [3]. Его непосредственным объектом выступают общественные отношения в сфере безопасности движения или эксплуатации автомобильного и городского рельсового транспорта. Дополнительным объектом — жизнь и здоровье граждан. Такое понимание объекта преступления вытекает из понятия «*безопасность дорожного движения*» в Законе РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года — это состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а также от негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения (ст. 1).

Предметом преступления уголовный закон называет автомобиль, троллейбус, трамвай либо другое механическое транспортное средство. К другим механическим транспортным средствам относятся тракторы, мотоциклы и самоходные машины (экскаваторы,

¹ О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Респ. Казахстан по вопросам совершенствования уголовного, уголовно-процессуального законодательства и усиления защиты прав личности : Закон Респ. Казахстан № 292-VI : от 27.12.2019 г. // Информ. сист. «Параграф». — URL: https://online.zakon.kz/document/?doc_id=39975530 (дата обращения: 14.01.20).

автокраны, грейдеры, катки) (п. 8 ст. 3 УК). Не являются предметом деяния мопеды, оборудованные двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 км/час, велосипеды с подвесным двигателем, скутеры и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Объективная сторона преступления включает следующие обязательные признаки: а) нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения; б) общественно опасные последствия, предусмотренные уголовным законом; в) причинную связь между деянием и общественно опасными последствиями.

Диспозиция ст. 345-1 УК бланкетная, поэтому за признаками преступления следует обратиться к нормативным актам, регламентирующим безопасное функционирование автотранспортных средств — Закону РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г. и Правилам дорожного движения. Верховный суд РК в нормативном постановлении «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 года подчеркнул, что для привлечения к уголовной ответственности лица, управлявшего транспортным средством, в первую очередь следует установить, какие конкретно пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств были им нарушены, а также должно быть раскрыто содержание этих нарушений (п. 6). Анализ судебной практики показывает, что нарушение правил дорожного движения чаще всего выражается в превышении скорости, несоблюдении очередности проезда перекрестков, неподчинении сигналам светофоров, выезде на встречную полосу движения, неправильном обгоне и т. д.

Нарушением правил эксплуатации является управление неисправным транспортным средством, установка дополнительных внешних световых приборов, сигнальных устройств, перевозка людей или грузов в необорудованном кузове грузового автомобиля, перевозка негабаритных грузов, огнеопасных, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся, ядовитых, едких и зловонных веществ и т. д.¹

¹ Перечень неисправностей и условий, создающих угрозу безопасности дорожного движения и окружающей среде, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств : Приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации : утв. Пост. Правительства Респ. Казахстан от 13 ноября 2014 г. № 1196 // Эділет : Информационно- правовая

Нарушение указанных правил следует отличать от нарушений правил безопасности, допущенных при производстве ремонтных, погрузочно-разгрузочных, уборочных и других подобных работ: последние посягают на другие охраняемые уголовным законом объекты — жизнь и здоровье человека, либо безопасные условия труда. В этих случаях виновный отвечает по статьям УК об ответственности за нарушение правил охраны труда, правил безопасности выполнения определенных видов работ, либо за уголовные правонарушения против жизни и здоровья граждан.

Местом совершения анализируемого деяния может быть автомагистраль, улица, двор дома или территория предприятия, железнодорожный переезд, трамвайные пути, тротуары и т. д.

Обязательным условием уголовной ответственности по ст. 345-1 УК является состояние опьянения (алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического) лица, управлявшего в момент совершения преступления транспортным средством. В Правилах проведения медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения от 13 июля 2017 года состояние опьянения определяется как состояние, возникающее вследствие острой интоксикации психоактивными веществами (алкоголь, наркотические средства, психотропные вещества, прекурсоры, их производными и аналогами) и характеризующееся комплексом психических, поведенческих, вегетативных и соматоневрологических расстройств (п. 2). Водитель транспортного средства подлежит медицинскому освидетельствованию, если имеются следующие основания полагать, что он находится в состоянии опьянения: а) запах алкоголя изо рта; б) неустойчивая походка; в) нарушение речи; г) изменение окраски кожных покровов лица; д) неадекватное поведение.

Факт употребления алкоголя и состояния алкогольного опьянения определяется уполномоченными на это должностными лицами на месте преступления и/или в медицинских учреждениях в соответствии с Правилами от 13 июля 2017 года. При проведении медицинского освидетельствования проводится количественное исследование выдыхаемого воздуха на алкоголь с использованием технических средств измерения, официально зарегистрированных и применяемых в Республике Казахстан.

система нормативных правовых актов Республики Казахстан. — URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400001196> (дата обращения: 14.01.20).

В заключении медицинского освидетельствования устанавливается одно из следующих состояний водителя: трезв; факт употребления психоактивного вещества, признаки опьянения не выявлены; алкогольное опьянение (легкая, средняя, тяжелая степень); состояние опьянения (наркотическое, токсикоманическое), вызванное употреблением психоактивных веществ (наркотики — опиоиды, каннабиоиды, кокаин, седативные, снотворные вещества, психостимуляторы, галлюциногены, летучие растворители) (п. 18). Оценка показателей при исследовании крови на наличие алкоголя проводится согласно стандартизованному соотношению количественного содержания алкоголя в крови и оценки клинического состояния лица. Содержание алкоголя в крови от 0,5 до 1,5 промилле соответствует легкой степени опьянения; от 1,5 до 2,5 промилле — опьянению средней степени, от 2,5 до 3,0 промилле — сильному опьянению, от 3,0 до 5,0 промилле — тяжелому отравлению алкоголем (Приложение 3 к Правилам).

Преступление имеет материальный состав, считается оконченным с момента причинения по неосторожности вредных последствий, предусмотренных ст. 345-1 УК РК. Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего либо причины его смерти определяются судебно-медицинской экспертизой на основании Закона РК «О судебно-экспертной деятельности» от 10 февраля 2017 года и Правил организации и производства судебных экспертиз и исследований в органах судебной экспертизы от 27 апреля 2017 года.

Согласно п. 1 нормативного постановления Верховного суда РК «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 года, наступившие вредные последствия должны находиться в непосредственной причинной связи с допущенными нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Причинная связь в анализируемых преступлениях носит, как известно, сложный специфический характер ввиду взаимодействия целого ряда неблагоприятных факторов, предшествовавших по времени преступному последствию. Ими могут быть противоправные действия самого водителя, иных участников дорожного движения, эксплуатация технически неисправного автотранспорта, сложная дорожная обстановка, плохая погода, другие причины и условия, подлежащие установлению. Но как показывает анализ уголовных дел данной категории, в качестве

причины дорожно-транспортного происшествия суды часто признают управление транспортным средством в состоянии опьянения, либо нарушение других положений правил дорожного движения, имеющих общий или абстрактный характер.

Судебная практика

Водитель Н., ночью управляя автомобилем «Toyota» в состоянии алкогольного опьянения, выехал на встречную полосу движения и столкнулся с автомобилем «Daewoo» под управлением П. В результате дорожно-транспортного происшествия водитель П., его пассажиры К. и С. скончались на месте происшествия. На суде Н. показал, что ехал с разрешенной вне населенного пункта скоростью движения, как вдруг его ослепила встречная автомашина. Как оказался на встречной полосе движения и столкнулся с другой автомашиной, он не знает. Суд г. Экибастуза в приговоре указал, что причиной наступления вредных последствий стало нарушение подсудимым следующих пунктов правил дорожного движения: п. 4 главы 2, запрещающего водителю управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического), п. 1 главы 9, регламентирующего расположение транспортных средств на проезжей части дороги и п. 1 главы 10 о том, что водитель ведет транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, видимость в направлении движения. В уголовном деле нет данных о том, в чем конкретно выразились эти нарушения и как они связаны с наступившими вредными последствиями. В итоге Н. был осужден по ч. 3 ст. 345 УК к пяти годам лишения свободы¹.

Вряд ли причиной произошедшего ДТП является состояние опьянения: оно, безусловно, притупляет внимание и снижает скорость реакции водителя на изменения дорожной ситуации, однако априори не приводит к аварии. Как правильно отмечает М. В. Баранчикова, влияние опьянения на манеру управления автомобилем у каждого водителя может быть индивидуальным, различным образом изменяющим его поведение, оно может быть и нейтральным, не связанным с реализацией им правонарушающих действий [4, с. 36]. По данным В. В. Агильдина, А. Ю. Кравцова и других авторов, алкогольное опьянение

¹ Дело № 1-199/2018 // Архив суда г. Экибастуза Павлодарской области за 2018 г.

является причиной дорожно-транспортных происшествий только в 7 % случаев, поэтому его роль в детерминации аварийности сильно преувеличена [1, с. 122], [6, с. 12]. Не случайно Верховный суд РК, обобщая судебную практику по делам об уголовных правонарушениях, предусмотренных ст. 346 УК РК, подчеркнул, что само по себе управление транспортным средством лицом в состоянии алкогольного опьянения не может повлечь вредных последствий¹. В данном же случае действия Н. (выезд на встречную полосу движения) обусловлены не его нетрезвым состоянием, а предшествовавшим нарушением правил водителем встречного автомобиля, ослепившего его светом. Содержание п. 1 главы 9 правил имеет общий характер, не регулирует конкретный маневр водителя в определенной ситуации и потому не может быть положен в основу обвинения без его конкретизации другими положениями правил дорожного движения. Что касается обвинения в нарушении п. 1 главы 10 правил (неверно выбранная скорость движения), то суд не указал, на основании каких данных (конкретной обстановки, опыта водителя, возможности предвидеть опасность и др.) виновный должен был выбрать безопасную скорость, поэтому обоснованность его учета вызывает сомнения².

Между тем, из материалов уголовного дела следует, что непосредственной причиной ДТП, повлекшего тяжкие последствия, стало невыполнение подсудимым Н. требования п. 3 главы 19 правил дорожного движения о том, при ослеплении водитель обязан включить аварийную световую сигнализацию и, не меняя полосу движения, остановиться. Напротив, он продолжил движение и, потеряв контроль над управлением автомобилем, выехал на встречную полосу движения, что привело к столкновению с автомобилем потерпевшего. К сожалению, в уголовном деле также нет данных о том, имел ли Н. техническую возможность предотвратить вредное последствие своих действий: отсутствие такой возможности исключает ответственность водителя, если аварийная ситуация вызвана другим лицом. Таким образом, деяние лица может рассматриваться в качестве причины лишь при условии,

¹ Обобщение судебной практики рассмотрения уголовных дел о транспортных преступлениях, предусмотренных ст. 346 УК Республики Казахстан // Верховный Суд РК. — URL: <http://office.sud.kz/forumTaldau/forum.xhtml> (дата обращения: 13.10.19).

² Ряд криминалистов обоснованно отмечает сложности применения в судебной практике п. 1 главы 10 (п. 10.1) Правил дорожного движения ввиду его оценочного характера, нередко приводящие к объективному вменению. См. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений. М.: РАП, 2011. С. 51.

если наступившие последствия в конкретных обстоятельствах были неизбежны, закономерны вследствие нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспорта [9, с. 124].

Субъективная сторона преступления, согласно диспозиции ст. 345-1 УК, характеризуется неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности. В юридической литературе было высказано мнение, что при самонадеянности объем предвидения лицом возможных последствий управления транспортным средством в состоянии опьянения позволяет сделать вывод о наличии у виновного умысла в совершении преступного деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ [7, с. 62]. Однако оснований для такой интерпретации уголовного закона быть не может, так как основной состав ст. 345-1 УК РК содержит указание на неосторожную форму вины. Более того, при обнаружении умысла на причинение вреда действия виновного образуют признаки умышленного преступления против личности.

Субъектом преступления может быть любое физическое вменяемое лицо, достигшее 16 лет, управляющее транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсикоманического).

Преступление, предусмотренное ст. 345-1 УК, следует отличать от других сходных транспортных правонарушений — нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 345 УК), управления транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК), управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, передача управления такому лицу или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном такого лица (ст. 358 УК).

Отличие деяния от нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 345 УК) заключается в субъекте, который управляет транспортным средством в состоянии опьянения. Условием ответственности за преступление, предусмотренное ст. 346 УК, является управление транспортным средством лицом, ранее

лишенным права управления транспортными средствами¹. Деяние, предусмотренное ст. 358 УК, совершается на воздушном, морском, речном или маломерном транспорте лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать правила безопасности или эксплуатации указанных видов транспорта.

Заключение

Вышеизложенное позволяет прийти к следующим выводам:

— неблагоприятная ситуация с нарушением правил дорожного движения, совершенного водителем в состоянии алкогольного опьянения, вынудила казахстанского законодателя включить в Уголовный кодекс РК ст. 345-1;

— обязательным условием уголовной ответственности по ст. 345-1 УК является состояние опьянения (алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического) лица, управлявшего в момент совершения преступления транспортным средством. Факт опьянения водителя должен определяться в соответствии с Правилами проведения медицинского

¹ К статье 345-1 УК имеется специальное примечание о том, что к лицам, указанным в настоящей статье, не относятся лица, лишенные права управления транспортными средствами.

освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения от 13 июля 2017 года;

— при выяснении причинно-следственных связей преступления следует иметь в виду, что не во всех случаях состояние опьянения является причиной дорожно-транспортного происшествия. В качестве причины могут выступать другие виды нарушения правил дорожного движения, подлежащие установлению;

— преступление, предусмотренное ст. 345-1 УК РК, следует отличать от преступлений, предусмотренных ст. 345 и 348 УК РК. Отличия заключаются в субъекте и виде транспортного средства.

Уяснение правоприменителем объективных и субъективных признаков ст. 345-1 УК РК в точном соответствии с ее содержанием позволит правильно квалифицировать преступление и назначить виновному справедливое наказание. Это, по замыслу законодателя, позволит серьезно противостоять преступлениям в виде управления транспортным средством в состоянии опьянения, повлекшего вредные последствия, будет обладать высоким превентивным эффектом и, в конечном итоге, изменит неблагоприятную динамику автотранспортных уголовных правонарушений в Казахстане.

Список литературы

1. Агильдин, В. В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) / В. В. Агильдин // Всероссийский криминологический журнал. — 2016. — Т. 10, № 1. — С. 117—125.
2. Байжанов, У. С. «Сәтті сапар!» Актуальные вопросы безопасности дорожного движения : научно-практическое издание / У. С. Байжанов. — Астана, 2017. — 146 с.
3. Бакишев, К. А. Уголовно-правовая охрана безопасности транспорта по законодательству Казахстана и России : монография / К. А. Бакишев, А. И. Чучаев. — Москва : Юрлитинформ, 2020. — 376 с.
4. Баранчикова, М. В. Особенности уголовно-правовой оценки лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения / М. В. Баранчикова // Правопорядок: история, теория, практика. — 2019. — № 2 (21). — С. 33—38.
5. Коробеев, А. И. Транспортные преступления / А. И. Коробеев. — Санкт-Петербург : Юридический центр-Пресс, 2003. — 406 с.
6. Кравцов, А. Ю. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль : монография / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов, В. Н. Шиханов ; под ред. д-ра юрид. наук, проф. В. В. Лунеева — Санкт-Петербург : Юридический центр-Пресс, 2011. — 474 с.
7. Маслов, И. И. Состояние опьянения как признак, дифференцирующий уголовную ответственность / И. И. Маслов // Юридическая наука. — 2011. — № 3. — С. 57—62.
8. Сошников, С. С. Роль алкогольного фактора в формировании потерь здоровья населения в результате дорожно-транспортных происшествий : на примере Москвы : специальность 14.00.33 «Общественное здоровье и здравоохранение» : автореф. дис. ... канд. мед. наук / Сошников Сергей Сергеевич. — Москва, 2008. — 27 с.
9. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография / А. И. Чучаев, А. Ю. Пожарский. — Москва : Проспект, 2018. — 256 с.

References

1. Agildin, V. V. Nekotorye momenty ugovolno-pravovoy politiki borby s dorozhno-transportnymi prestupleniyami (na primere stati 264.1 UK RF) / V. V. Agildin // Vserossiyskiy kriminologicheskiy zhurnal. — 2016. — T. 10, № 1. — S. 117—125.
2. Bayzhanov, U. S. «Sátti sapar!» Aktualnye voprosy bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : nauchno-prakticheskoe izdanie / U. S. Bayzhanov. — Astana, 2017. — 146 s.
3. Bakishev, K. A. Ugolovno-pravovaya okhrana bezopasnosti transporta po zakonodatelstvu Kazakhstana i Rossii : monografiya / K. A. Bakishev, A. I. Chuchaev. — Moskva : Yurlitinform, 2020. — 376 s.
4. Baranchikova, M. V. Osobennosti ugovolno-pravovoy otsenki lits, upravlyayushchikh transportnymi sredstvami v sostoyanii opyaneniya / M. V. Baranchikova // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2019. — № 2 (21). — S. 33—38.
5. Korobeev, A. I. Transportnye prestupleniya / A. I. Korobeev. — Sankt-Peterburg : Yuridicheskiy tsentr-Press, 2003. — 406 s.
6. Kravtsov, A. Yu. Dorozhno-transportnaya prestupnost: zakonomernosti, prichiny, sotsialnyy kontrol : monografiya / A. Yu. Kravtsov, A. I. Sirokhin, R. V. Skomorokhov, V. N. Shikhanov ; pod red. d-ra jurid. nauk, prof. V. V. Luneva — Sankt-Peterburg : Yuridicheskiy tsentr-Press, 2011. — 474 s.
7. Maslov, I. I. Sostoyanie opyaneniya kak priznak, differentsiruyushchiy ugovolnuyu otvetstvennost / I. I. Maslov // Yuridicheskaya nauka. — 2011. — № 3. — S. 57—62.
8. Soshnikov, S. S. Rol alkogolnogo faktora v formirovanii poter zdorovya naseleniya v rezultate dorozhno-transportnykh proissheshtviy : na primere Moskvy : spetsialnost 14.00.33 «Obshchestvennoe zdorove i zdavookhranenie» : avtoref. dis. ... kand. med. nauk / Soshnikov Sergey Sergeevich. — Moskva, 2008. — 27 s.
9. Chuchaev, A. I. Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, kharakteristika : monografiya / A. I. Chuchaev, A. Yu. Pozharskiy. — Moskva : Prospekt, 2018. — 256 s.

Дата поступления статьи в редакцию: 30.05.2020.