

Уголовная политика Казахстана в сфере противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения

К. А. Бакишев¹, Б. М. Нургалиев²

¹ Карагандинский экономический университет Казпотребсоюза, Республика Казахстан, 100009, Караганда, ул. Академическая, 9

² Академия «Болашак», Республика Казахстан, 100001, Караганда, ул. Ерубаяева, 16

Для цитирования: Бакишев, Кайрат А., Бахыт М. Нургалиев. 2021. «Уголовная политика Казахстана в сфере противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения». *Вестник Санкт-Петербургского университета. Право* 3: 712–727.

<https://doi.org/10.21638/spbu14.2021.314>

В статье исследуется уголовная политика Казахстана в сфере противодействия дорожно-транспортным происшествиям, совершенным водителями в состоянии опьянения. На примере уголовного законодательства и судебной практики прошлых лет, действующей ст. 346 Уголовного кодекса Республики Казахстан и соответствующих норм уголовного законодательства стран ближнего зарубежья авторы приходят к выводу, что очередные меры усиления ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, принятые Законом РК от 27.12.2019, не принесут ощутимых результатов по причине их непродуманности и нелогичности. Криминализация ст. 345-1 и 346 УК РК была осуществлена вопреки Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 г. Из-за неудачной законодательной конструкции ст. 346 УК РК и противоречивой позиции Верховного суда РК в Нормативном постановлении от 29.06.2011 № 3 «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» возникают серьезные затруднения в следственной и судебной практике. Суды активно используют возможность существенного снижения размера наказания или освобождения виновного от уголовной ответственности в случае его примирения с потерпевшим по основаниям, предусмотренным п. 1 ч. 2 ст. 55 и ч. 1 ст. 68 УК РК, и др. Авторы предлагают некоторые действия, требующиеся для устранения имеющихся недостатков: обеспечить принцип неотвратимости наказания в полном объеме, криминализацию управления транспортным средством в состоянии опьянения во всех отраслях транспорта независимо от ведомственной принадлежности, объективно оценить характер и степень общественной опасности деяния в санкциях ст. 345-1 УК РК, исключить из уголовного закона формально-материальные составы и деликты абстрактной и конкретной опасности.

Ключевые слова: уголовная политика, уголовный закон, транспортные преступления, состояние опьянения, управление транспортным средством, безопасность дорожного движения.

1. Введение

Законом Республики Казахстан от 27.12.2019 № 292-VI «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам совершенствования уголовного, уголовно-процессуального законодательства и усиления защиты прав личности»¹ в Уголовный кодекс Республики Казахстан от 03.07.2014 № 226-V (далее — УК РК) была включена ст. 345-1 «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического и/или токсикоманического опьянения»². Соответствующие поправки внесены также в Кодекс РК об административных правонарушениях от 05.07.2014 № 235-V³ (далее — КоАП РК). Как поясняют казахстанские правоведы, законодательные новеллы появились по поручению Президента РК Касым-Жомарта Токаева, обеспокоенного ростом дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) с тяжелыми последствиями, виновниками которых стали водители в нетрезвом состоянии. «Ужесточение наказания за совершение водителем ДТП в состоянии опьянения является справедливым решением, направленным на обеспечение безопасности граждан на дорогах, сохранение жизни и здоровья населения. Принятый закон в значительной мере способствует профилактике аварий на дорогах и повлияет на водителей, которые садятся за руль в нетрезвом состоянии» (Байбулатова 2020).

Повышенная общественная опасность управления транспортным средством в состоянии опьянения широко известна. «Сниженное внимание, нарушенная координация движения, замедленность реакций — наиболее негативные последствия опьянения человека, повышающие аварийность на дорогах. К этому необходимо добавить зрительные нарушения, не позволяющие опьяневшему лицу правильно определить расстояние, удаленность предметов и людей и даже сориентироваться на световых сигналах светофора. Понятно, что в таком состоянии водитель зачастую грубо нарушает правила дорожного движения, не способен вовремя и правильно среагировать на возникающие препятствия» (Маслов 2011, 60). Международные научные исследования показали, что водитель с концентрацией алкоголя в крови 0,10 промилле или выше имеет в семь раз больше шансов попасть в смертельную автокатастрофу, чем водитель, не употреблявший алкогольные напитки, а водитель с концентрацией алкоголя 0,15 промилле или выше — примерно в 25 раз больше⁴.

¹ Здесь и далее все ссылки на нормативно-правовые акты и судебную практику Республики Казахстан, если не указано иное, приводятся по ИС «Параграф». Дата обращения 14 января, 2020. <https://online.zakon.kz>.

² В УК РК теперь четыре статьи, предусматривающие ответственность за транспортные преступления, совершенные в состоянии опьянения: ст. 345-1, 346, 358, 466.

³ Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и/или токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического и/или токсикоманического опьянения, по ч. 1 ст. 608 КоАП РК теперь наказывается административным арестом на 15 суток и лишением права управления транспортным средством сроком на семь лет. Эти же действия, совершенные повторно в течение года после истечения срока административного взыскания, наказываются административным арестом на 20 суток и лишением права управления транспортным средством сроком на восемь лет (ч. 3).

⁴ Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: Global Road Safety Partnership, 2007. P. 11; Traffic safety facts. Alcohol — impaired driving 2018 Data. NHTSA's

Пунктом 2 ч. 4 ст. 54 Закона РК от 17.04.2014 № 194-V «О дорожном движении» водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического и/или токсикоманического). Однако ситуация на дорогах страны остается тревожной. По данным Комитета правовой статистики и правовой информации при Генеральной прокуратуре РК, только в 2019 г. зарегистрировано 16 614 ДТП, в которых погибли и получили ранения 24 585 чел. К административной и уголовной ответственности за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии привлечены 28 919 чел., из которых 2569 чел. ранее были лишены права управления транспортным средством⁵. Поэтому стремление законодателя изменить неблагоприятную динамику смертности и травматизма в ДТП путем усиления мер уголовно-правовой репрессии понятно. Известно, что к уголовному праву, как правило, прибегают как к последнему средству в случаях, когда иные правовые меры противодействия негативному социальному явлению не приносят положительного результата.

2. Основное исследование

2.1. Особенности законодательной конструкции ст. 345-1 Уголовного кодекса Республики Казахстан

В отличие от ст. 345 УК РК «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами», в ст. 345-1 УК, с учетом повышенной опасности анализируемого деяния, установлены более жесткие санкции: причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью теперь не уголовный проступок, а преступление, за которое предусмотрено лишение свободы сроком до одного года с лишением права управлять транспортным средством сроком на десять лет (ч. 1); причинение тяжкого вреда здоровью влечет лишение свободы сроком до трех лет с лишением права управлять транспортным средством сроком на десять лет (ч. 2); причинение смерти потерпевшему — лишение свободы сроком до семи лет с лишением права управлять транспортным средством сроком на десять лет (ч. 3); причинение смерти двум или более лицам — лишение свободы на срок от семи до десяти лет с пожизненным лишением права управлять транспортным средством (ч. 4).

Преступление включено в систему транспортных уголовных правонарушений гл. 14 Особенной части УК РК 2014 г., его объективные и субъективные признаки в целом совпадают с юридической характеристикой уголовного правонарушения, предусмотренного ст. 345 УК РК (Бакишев, Чучаев 2020, 37–66). Непосредственным объектом преступления является безопасность движения или эксплуатации автомобильного и городского рельсового транспорта. Его дополнительными объектами выступают жизнь и здоровье граждан. Такое понимание объекта преступления вытекает из определения понятия «безопасность дорожного движения» в ст. 1 За-

National Center for Statistics and Analysis. Дата обращения 10 мая, 2020. <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812864>.

⁵ Приведенные данные — только выявленные сотрудниками полиции факты. Как правильно отмечает У.С. Байжанов, сколько на дороге нетрезвых водителей — подсчитать невозможно (Байжанов 2017, 71).

кона РК «О дорожном движении»: состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от ДТП и их последствий, а также от негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения.

Объективная сторона преступления состоит из действия (бездействия) в виде нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; наступивших преступных последствий; причинной связи между деянием и предусмотренных уголовным законом общественно опасными последствиями. Бланкетная диспозиция ст. 345-1 УК РК отсылает к нормативным актам, регламентирующим безопасное функционирование транспортных средств: Закону РК «О дорожном движении» и правилам дорожного движения. Для привлечения к уголовной ответственности лица, управлявшего транспортным средством, необходимо установить факт нарушения конкретного пункта правил дорожного движения, содержание которого, как указывает Верховный суд РК в п. 6 Нормативного постановления от 29.06.2011 № 3 «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», должно быть раскрыто. Сказанное означает что «при квалификации рассматриваемого преступления недопустимы общие, неконкретизированные ссылки на нарушение правил, поэтому необходимо указание не только на нормы, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, но и на конкретные операционные действия (бездействие) водителя, которыми были нарушены предписания правил. Иными словами, речь идет о самостоятельной квалификации каждого нарушенного правила, которая предшествует квалификации преступления в целом» (Пикуров, 2011, 50).

Перечень видов нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершаемых водителями в состоянии опьянения, весьма широк. Как показывает анализ судебной практики, нарушение правил дорожного движения чаще всего выражается в превышении скорости движения, выезде на встречную полосу движения, несоблюдении дистанции, неправильном обгоне. Нарушение правил эксплуатации состоит в управлении транспортным средством с дефектами тормозной системы, рулевого управления, приборов освещения, перевозке людей или грузов в необорудованном кузове грузового автомобиля и т. д.

Обязательным условием уголовной ответственности по ст. 345-1 УК РК является состояние опьянения лица, управлявшего транспортным средством. В соответствии с п. 2 ст. 2 Правил проведения медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения от 25.11.2020 под таковым следует понимать состояние, возникающее вследствие острой интоксикации психоактивными веществами (далее — ПАВ) и характеризующееся комплексом психических, поведенческих, вегетативных и соматоневрологических расстройств. Факт употребления психоактивных веществ, вызвавшего состояние опьянения, оформляется специальным заключением, основой которого становятся данные клинического обследования в виде комплексной оценки психического и соматоневрологического состояния: внешний вид, поведение, состояние сознания, речь, состояние кожных покровов, слизистых оболочек глаз, языка, потливость, слюнотечение, дыхание, пульс, давление, состояние и реакция зрач-

ков, мимика, походка, устойчивость в позе Ромберга и т. д. (ст. 9 Правил)⁶, дополнительно проводится количественное исследование выдыхаемого воздуха на алкоголь (ст. 11). Если факт потребления психоактивных веществ подтверждается, то медицинский работник указывает одно из следующих состояний, вызвавших опьянение: алкогольное опьянение (легкая, средняя, тяжелая степень); состояние опьянения (наркотическое, токсикоманическое), вызванное употреблением ПАВ (наркотики — опиоиды, каннабиноиды, кокаин; седативные, снотворные вещества; психостимуляторы; галлюциногены; летучие растворители) (ст. 13). Степень опьянения на квалификацию преступления не влияет.

Преступление считается оконченным с момента наступления общественно опасных последствий, предусмотренных ст. 345-1 УК РК. Признаки вреда здоровью (тяжкого и средней тяжести) указываются в п. 11 и 12 ст. 3 УК (разъяснение некоторых понятий, содержащихся в Кодексе). Для установления степени тяжести вреда здоровью потерпевшего либо причины его смерти проводится судебно-медицинская экспертиза в соответствии с Законом РК от 10.02.2017 № 44-VI «О судебно-экспертной деятельности» и Правилами организации и производства судебных экспертиз и исследований в органах судебной экспертизы от 27.04.2017.

Ответственность лица, управлявшего транспортным средством, за наступившие вредные последствия наступает при условии, если между нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и последствиями имеется причинно-следственная связь. Анализ уголовных дел показал, что причиной ДТП суды чаще всего признают нарушение п. 2 ч. 4 Правил дорожного движения, запрещающего управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического и/или токсикоманического); под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание; в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения, если водитель в момент совершения преступления был нетрезвым. В юридической литературе существует также мнение, что «самостоятельный характер общественной опасности данного преступления придает не сам факт опьянения, а его непосредственное негативное воздействие на лицо, управляющее транспортным средством. Именно оно выступает причиной наступления уголовно-правовых последствий» (Головкин, Козун 2012, 24). Однако такой подход к объяснению причинно-следственных связей в анализируемом деянии не безупречен. Например, по данным А. Ю. Кравцова, А. И. Сирохина и других авторов, алкогольное опьянение является причиной ДТП только в 7 % случаев (Кравцов и др. 2011, 4). Неслучайно 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 вредные последствия⁷.

Вина в преступлении, предусмотренном ст. 345-1 УК РК, определяется как неосторожная в виде самонадеянности или небрежности. Субъектом преступления

⁶ Законодатель отказался от таблицы содержания алкоголя в крови, чтобы исключить споры о «допустимых нормах до 0,5 промилле».

⁷ Обобщение судебной практики рассмотрения уголовных дел о транспортных преступлениях, предусмотренных ст. 346 УК РК. Дата обращения 13 октября, 2019. <http://office.sud.kz/forumTaldau/forum.xhtml>.

является лицо, управлявшее механическим транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического и/или токсикоманического). Такова краткая юридическая характеристика этой законодательной новеллы.

2.2. Законодательные просчеты при усилении ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения

Попытки усиления ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения в истории казахского уголовного законодательства уже предпринимались и были неудачными. Так, еще в 1972 г. в УК КазССР 1959 г. впервые появилась ст. 217-2 об ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, совершенное повторно в течение года. Однако длительный опыт применения статьи показал ее крайне низкую эффективность в силу ряда причин: высокой латентности преступления, сложности установления факта его совершения и доказывания, а также широкой распространенности, из-за которых многие правонарушители оставались безнаказанными. «В условиях известной массовости обеспечить реализацию принципа неотвратимости уголовной ответственности по такого рода делам практически нереально. А значит, и общепреventивное значение такого запрета резко снижается: все знают, что пить за рулем — преступно, но видят, что подавляющая часть нарушителей остается безнаказанной» (Коробеев 2003, 39). В итоге данное деяние в процессе разработки УК РК 1997 г. было переведено в разряд административных проступков⁸. Аналогичным образом поступили и законодатели Армении, Грузии, России, Украины, Узбекистана, Туркмении. Отказ от уголовной наказуемости этих деяний позволил, во-первых, разгрузить уголовное законодательство от норм с крайне низкой эффективностью, во-вторых, привести меры борьбы с данными деяниями в соответствие с реальной степенью их общественной опасности, в-третьих, обеспечить более полную реализацию принципа неотвратимости ответственности (Грачева, Коробеев, Чучаев 2015, 77).

В 2014 г. казахский законодатель реанимировал уголовную ответственность за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и/или токсикоманического опьянения, а равно передачу управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК РК). Данное решение, видимо, принято в связи с тем, что: 1) законодатели большинства стран ближнего зарубежья вновь криминализировали этот деликт⁹, прислушавшись к призывам отдельных ученых (Евлоев 2002, 147–

⁸ Уголовный кодекс РК в ред. 1997 г. предусматривал ответственность только за допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения (ч. 2 ст. 298).

⁹ Уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения предусматривают УК Беларуси 1999 г. (ст. 317/1). Дата обращения 13 октября, 2019. <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=Hk9900275>; УК РФ 1996 г. (ст. 264¹). Дата обращения 13 октября, 2019. https://online.zakon.kz/document/?doc_id=30397073; УК Латвии 1998 г. (ч. 1 ст. 262). Дата обращения 13 октября, 2019. http://www.pravo.lv/likumi/07_uz.html; УК Молдовы 2002 г. (ст. 264.1). Дата обращения 13 октября, 2019. https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30394923; УК Таджикистана 1998 г. (ст. 212.2). Дата обращения 13 октября, 2019. https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30397325; УК Туркмении 1997 г. (ст. 326.1). Дата обращения 13 октября, 2019. https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31295286. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными сред-

149; Маслов 2011, 62); 2) количество «пьяных» ДТП с тяжелыми последствиями не снижалось, а меры административного характера не оказывали должного превентивного воздействия. «Законодатель, возможно, посчитал, что к лицу, к которому уже применялось административное воздействие за управление автомобилем или транспортным средством в состоянии опьянения и которое повторно управляет автомобилем или транспортным средством в состоянии опьянения, применение мер административного воздействия неэффективно, и, чтобы предупредить совершение ДТП, предложил привлекать это лицо к уголовной ответственности» (Агильдин 2016, 122). В уголовном законе появились также статьи об ответственности за управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и/или токсикоманического опьянения, за передачу управления такому лицу или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном такого лица (ст. 358 УК РК), за вождение машин, кораблевождение, управление военным летательным аппаратом лицом в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения, за передачу вождения или управления либо допуск к вождению или управлению военной техникой такого лица (ст. 466 УК РК). Законодатель принял во внимание рекомендации криминалистов устанавливать уголовную ответственность за такое управление транспортными средствами в состоянии опьянения, которое повлекло наступление тяжких последствий (Коробеев 2003, 39), поэтому преступления имеют формально-материальный состав и характеризуются сочетанием двух различных форм вины: умысла и неосторожности.

Однако указанная законодательная конструкция привела к неоднозначным и противоречивым судебным решениям. Так, Верховный суд РК в Нормативном постановлении от 29.06.2011 № 3 «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» пришел к выводу, что преступления, предусмотренные ч. 2–5 ст. 346 УК РК, следует считать совершенными с двумя формами вины. Согласно п. 17 ст. 22 УК РК, они в целом признаются совершенными умышленно. Однако трудно представить нетрезвого водителя, желающего причинить общественно опасный вред или сознательно допускающего его причинение, но еще труднее признать умысел в составе передачи управления нетрезвому водителю или допуска его к управлению транспортным средством. В противном случае такие действия должны расцениваться как умышленное посягательство на жизнь или здоровье личности. Абсурдность судебного положения становится более очевидной при анализе п. 15 этого же постановления, согласно которому случаи управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, но не лишенным ранее права управления транспортными средствами, при наступлении вредных последствий квалифицировать по соответствующей части

ствами в состоянии опьянения, предусмотрена в УК Азербайджана 1999 г. (ст. 263-1). Дата обращения 13 октября, 2019. https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=2670; УК Беларуси (ст. 317); УК Грузии 1999 г. (ст. 276). Дата обращения 13 октября, 2019. <https://matsne.gov.ge/ru/document/view/16426?publication=229>; УК Латвии (ч. 2–5 ст. 262); УК Литвы 2000 г. (ст. 281). Дата обращения 13 октября, 2019. <http://okpravo.ru/zarubezhnoe-pravo/ugolovnoe-pravo-zarubezhnyh-stran/ugolovnyj-koдекс-литвы.html>; УК Молдовы (ст. 264); УК РФ (ст. 264); УК Таджикистана (ст. 212); УК Эстонии 2002 г. (ст. 204). Дата обращения 13 октября, 2019. <http://okpravo.ru/zarubezhnoe-pravo/ugolovnoe-pravo-zarubezhnyh-stran/уголовный-кодекс-эстонии.html>.

ст. 345 УК РК, предусматривающей ответственность за неосторожное преступление. В судебной практике также возникли сложности при установлении причинной связи между действием и вредными последствиями этого преступления: название ст. 346 УК РК априори предполагало в качестве причины ДТП только управление транспортным средством в состоянии опьянения, хотя причина такова не во всех случаях¹⁰. Наконец, законодатель не согласовал ч. 2 ст. 346 УК РК с ч. 3 ст. 608 КоАП РК об ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, повлекшее повреждение транспортных средств, грузов, дорожных и иных сооружений либо иного имущества, а равно причинение легкого вреда здоровью человека¹¹. В итоге причинение абсолютно идентичных вредных последствий влечет как уголовную, так и административную ответственность, что негативно сказывается на представлениях о действительной опасности преступлений, размывает границы административных и уголовных правонарушений, серьезно затрудняет правоприменительную практику.

Представляется, что в силу своих конструктивных недостатков, а главное, массовости и латентности деяния, ст. 346 УК РК также не смогла положительно повлиять на динамику аварийности автотранспорта, иначе законодатель не стал бы дополнительно вводить ст. 345-1. Об этом свидетельствуют практически неизменные данные о количестве ДТП, произошедших в период с 2014 по 2018 г. по вине нетрезвых водителей, от общего числа всех ДТП. Так, в 2014 г. они составили 3,44 %, в 2015 г. — 3,22 %, в 2016 г. — 2,29 %, в 2017 г. — 2,19 %, в 2018 г. — 2,11 %, в 2019 г. — 3,1 %¹². Также обращает на себя внимание рост числа осужденных за преступление, предусмотренное ст. 346 УК РК: в 2015 г. их было 2187 человек, в 2016 г. — 2571, 2017 г. — 2644, в 2018 г. — 2691, в 2019 г. — 2952¹³. Подчеркнем: это осужденные, ранее уже лишённые права управления транспортным средством. Согласимся с утверждением ряда ученых: распространенность тех или иных форм антиобщественного поведения и их неблагоприятная динамика должны служить скорее препятствием к их криминализации, чем сигналом к установлению уголовного запрета. Изучение причин таких деяний может привести к выводу о нецелесообразности установления их преступности и уголовной наказуемости (Грачева, Коробеев, Чучаев 2015, 77). Парадокс сложившейся ситуации заключается еще и в том, что криминализация деяния привела к резкому увеличению числа лиц, судимых за преступления небольшой и средней тяжести, что противоречит Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 г., провозглашившей приоритетными направлениями развития уголовного права гуманизацию ответственности лиц, впервые совершивших преступления небольшой и средней тяжести, переоценку степени тяжести отдельных уголовных правонарушений пу-

¹⁰ О конструктивных недостатках ст. 346 УК РК см. подробнее: (Бакишев, Чучаев 2020, 16).

¹¹ Причинение легкого вреда здоровью — административный проступок, но это деяние также является последствием преступления в ст. 346 УК РК, ст. 439 УК РК («Насильственные действия в отношении начальника»), ст. 440 УК РК («Нарушение уставных правил взаимоотношений между военнослужащими при отсутствии между ними отношений подчиненности»).

¹² «Динамика дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах и пострадавших от них». *Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан*. Дата обращения 17 апреля, 2020. <https://stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/7>.

¹³ Отчет о работе судов первой инстанции по рассмотрению уголовных дел. Дата обращения 20 апреля, 2020. <http://pravstat.prokuror.gov.kz/rus>.

тем перевода преступлений в категорию уголовных проступков или смягчения наказаний, расширение применения наказаний, не связанных с лишением свободы, и поэтапное сокращение сферы уголовных репрессий к лицам, не представляющим большой общественной опасности¹⁴.

Возникает закономерный вопрос: будет ли ст. 345-1 УК РК «в значительной мере способствовать профилактике аварий на дорогах и влиять на водителей, которые садятся за руль в нетрезвом состоянии», как утверждает А. С. Байбулатова (Байбулатова 2020). Представляется, что не будет, если учесть практику применения судами ст. 217-2 УК КазССР 1959 г. и ст. 346 УК РК. Наш пессимистический вывод подкрепляют и другие просчеты законодателя, связанные с усилением ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения. Так, он упустил из виду, что превентивное воздействие уголовно-правовых мер осуществляется, как известно, на сознательном уровне. Например, умышленное совершение деяния наряду с осознанием общественно опасного характера своего действия или бездействия обязательно предполагает и предвидение лицом вредных последствий и наказания. Неосторожно же действующий субъект не всегда осознает, что совершает деяние (например, при преступной небрежности), поскольку не предвидит возможности причинения вреда, поэтому чаще всего не задумывается об угрозе наказания (Костылева 2010, 70). В подавляющем большинстве случаев угрозе применения мер уголовно-правового воздействия противостоят сила привычки, автоматизм поведения, основанный на опыте повседневной предшествующей деятельности. Следовательно, страх перед возможным применением к нему мер уголовной репрессии не является фактором, сдерживающим от совершения деяния. Снижению психологической сопротивляемости правонарушениям и устрашающего значения возможного наказания в немалой степени способствует также благополучный исход сложных ситуаций, связанных с частыми нарушениями правил безопасности, а главное — ненаказуемость множества систематических нарушений, которые невозможно постоянно контролировать (Квашис 1980, 189). Неосторожно действующего субъекта также характеризует его нежелание, а в ряде случаев прилагаемые им усилия для недопущения наступления возможных вредных последствий своего деструктивного поведения. Поэтому тяжесть уголовного наказания не может играть определяющей роли в достижении целей общей и специальной превенции, а к неосторожным преступникам не нужно применять такие же строгие меры наказания, как к лицам, совершившим преступления умышленно (Коробеев 2003, 390). Такой подход отвечает современному состоянию общественного правосознания и потому не может не учитываться законодателем в процессе пенализации неосторожных транспортных правонарушений. Однако законодатель установил в ст. 345-1 УК РК неоправданно жесткие санкции без учета степени общественной опасности преступления, размера причиняемого вреда и особенностей неосторожных преступников, ориентируясь только на особое состояние субъекта. В итоге они стали сравнимы с санкциями умышленных преступлений, например ст. 346 УК, которые за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными

¹⁴ Концепция правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 г., утв. Указом Президента Республики Казахстан от 24.08.2009 № 858. Дата обращения 25 мая, 2020. <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U090000858>.

средствами и находящимся в состоянии опьянения, повлекшем смерть человека, предусматривают лишение свободы на срок от семи до девяти лет с пожизненным лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (ч. 5), а за смерть двух или более лиц — лишение свободы на срок от восьми до десяти лет с пожизненным лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (ч. 6). Законотворческий и правоприменительный опыт прошлых лет показывает, что расчет на эффективность применения суровых мер к автотранспортным преступлениям, совершаемым лицами в состоянии опьянения, не оправдан. В этом отношении показателен опыт Российской Федерации: несмотря на жесткие меры, предпринятые в 2009–2019 гг., добиться положительных результатов правоохранителям не удалось¹⁵. Очевидно, что законодатель в данном случае переоценил возможности уголовной репрессии. Также обращает на себя внимание большой разрыв между минимумом и максимумом наказания в виде лишения свободы до трех лет и до семи лет в санкции ч. 2 и 3 ст. 345-1 УК. Результатом такой пенализации деяния могут стать приговоры судов, которыми виновные за причинение тяжкого вреда будут наказываться как за причинение менее тяжкого вреда.

Следующий просчет законодателя заключается в необоснованной криминализации состояния опьянения лица как разновидности особого состояния личности, которое, по нашему мнению, должно учитываться только при дифференциации наказания. Как отмечает Н. Г. Иванов, «криминализация опасного состояния означает прежде всего нарушение правил или принципиальных соображений для составления нормативного материала. Если законодатель установил в ст. 14 УК РФ (ст. 10 УК РК) тот факт, что преступление — это прежде всего деяние, тогда криминализация должна касаться исключительно признаков деяния и за эти пределы не выходить. Признаки деятеля, его возможные характеристики должны служить для назначения справедливого наказания, условного осуждения, освобождения от наказания и т. п. Но они ни в коем случае не могут влиять на определение деяния как преступного». В связи с этим автор предложил исключить из Особенной части УК РФ все те признаки, которые свидетельствуют об опасном состоянии личности (Иванов 2018, 264). Обоснованность этого предложения подтверждается позицией Верховного суда РК в Нормативном постановлении от 25.06.2015 № 4 «О некоторых вопросах назначения уголовного наказания», согласно которой суд в соответствии с п. 12 ч. 1 ст. 54 УК РК вправе в зависимости от характера уголовного правонарушения не признавать совершение преступления в состоянии опьянения отягчающим ответственность и наказание обстоятельством. Судам при решении этого вопроса необходимо учитывать, было ли совершение преступного деяния по своему харак-

¹⁵ В 2009 г. в ч. 2, 4, 6 ст. 264 Уголовного кодекса РФ от 13.06.1996 № 63-ФЗ (далее — УК РФ; здесь и далее все ссылки на российские нормативно-правовые акты и судебную практику приводятся по СПС «КонсультантПлюс». Дата обращения 25 мая, 2020. <http://www.consultant.ru>) введен квалифицирующий признак — нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, за которое предусмотрено лишение свободы сроком от 3 до 15 лет; в 2014 г. криминализировано управление механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения (ст. 264¹ УК РФ). Наконец, в 2019 г. неосторожные преступления были включены в категорию тяжких преступлений (ст. 15 УК РФ). Эти законодательные решения подверглись серьезной критике в юридической литературе, см., напр.: (Чучаев, Пожарский 2018, 158; Кострова 2017, 125; Бакишев, Чучаев 2020; Иванов 2018, 264).

теру связано с опьянением виновного, а также условия, при которых лицо оказалось в таком состоянии (п. 4)¹⁶. Парадокс криминализации ст. 345-1 УК РК заключается и в том, что состояние опьянения водителя как конструктивный признак состава преступления является одним из видов нарушения правил дорожного движения, что может создать трудности в правоприменительной деятельности. Поэтому следует согласиться с А. В. Курсаевым: самостоятельные уголовно-правовые средства регулирования неосторожных преступлений до сих пор не выработаны, а имеющиеся институты носят подчиненный по отношению к умышленным преступлениям характер (Курсаев 2015, 74). В интересах повышения эффективности автотранспортным преступлениям, совершаемым в состоянии опьянения, криминализация деяния должна осуществляться в соответствии с реальным характером и степенью общественной опасности, а не особого состояния преступника.

Еще один законодательный просчет проявился в том, что уголовный закон, как и прежде, допускает и реализует на практике возможность существенного снижения размера наказания по основаниям, предусмотренным п. 1 ч. 2 ст. 55 УК РК. Например, суд в приговоре по обвинению О. в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 346 УК РК, повлекшего гибель двух человек, указал, что состояние опьянения, предусмотренное статьей Особенной части УК РК в качестве признака уголовного правонарушения, согласно ч. 2 ст. 54 УК РК не может повторно учитываться как обстоятельство, отягчающее ответственность и наказание. Другие отягчающие ответственность и наказание обстоятельства в действиях подсудимого О. не усматриваются. На этом основании суд прибег к п. 1 ч. 2 ст. 55 УК РК, согласно которому срок наказания не может превышать при средней тяжести половины максимального срока или размера наиболее строгого вида наказания, предусмотренного соответствующей статьей Особенной части УК РК, при наличии смягчающего обстоятельства, не предусмотренного в качестве признака совершенного преступления, и отсутствии отягчающих обстоятельств. В итоге О. был осужден к пяти годам лишения свободы, хотя санкция ч. 5 ст. 346 УК РК предусматривает наказание в виде лишения свободы сроком от семи до десяти лет¹⁷. Для сравнения: такое же преступление, но совершенное трезвым водителем, по ч. 3 ст. 345 УК РК наказывается лишением свободы сроком от пяти до десяти лет. Характерно, что Верховный суд РК, обобщая практику рассмотрения судами уголовных дел по ст. 346 УК РК, указал на необходимость неукоснительного выполнения судами положения п. 1 ч. 2 ст. 55 УК¹⁸. Еще одним фактором, нивелирующим цель усиления уголовной ответственности лиц, совершивших транспортные преступления в состоянии опьянения, можно назвать ч. 1 ст. 68 УК РК, согласно которой лицо, впервые совершившее преступление небольшой или средней тяжести, не повлек-

¹⁶ Нормативное постановление Верховного суда РК от 25.06.2015 № 4 «О некоторых вопросах назначения уголовного наказания». Дата обращения 20 мая, 2020. <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P150000004S>).

¹⁷ Архив суда района Казыбек би г. Караганды за 2018. Дело № 3511-18-00-1/215.

¹⁸ Обобщение судебной практики по рассмотрению уголовных дел, связанных с управлением 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 РК). Дата обращения 14 января, 2020. <http://office.sud.kz/forumTaldau/forum>.

шее причинение смерти потерпевшему, подлежит освобождению от уголовной ответственности в случае примирения с потерпевшим. Именно к этим категориям относятся преступления, предусмотренные ст. 345-1 и ст. 346 УК РК.

Анализируя неудачный опыт Российской Федерации в противодействии преступлениям, совершаемым в состоянии опьянения, М. Б. Кострова приходит к выводу, что причина заключается в самой политике «усиления», которая: 1) носит фрагментарный, хаотичный и разноректорный характер; 2) в силу этого заведомо не может обеспечить достижение объявленного целеполагания, а потому является в большей степени демонстративной, чем ведущей к реальным социально-полезным результатам; 3) осуществляется без полномасштабного учета общесоциальных и криминальных реалий, а также без учета потенциальных возможностей уголовного права в преодолении какого-либо негативного явления. Поэтому нужна целостная (а не точечная), четкая, ясная, последовательная, социально, криминологически и научно обоснованная, экономически сбалансированная уголовная политика (Кострова 2017, 136). Полагаем, что отмеченные автором системные недостатки российского уголовно-политического курса в сфере противодействия транспортным преступлениям, совершаемым лицами в состоянии опьянения, характерны также для современной уголовной политики Казахстана, судя по недостаткам уголовного закона и судебной практики¹⁹. Поэтому добиться положительных результатов в этой сфере можно путем реализации комплексных и взаимосвязанных системных мер и правоприменения.

3. Выводы

Современная уголовная политика Казахстана в сфере борьбы с пьянством за рулем носит фрагментарный, непоследовательный и бессистемный характер. Она ограничивается в основном очередным усилением уголовной и административной ответственности и наказания без учета законодательного и правоприменительного опыта прошлых лет, специфики неосторожных преступлений и потому не дает положительных результатов. В сложившейся ситуации законодателю логично и необходимо предпринять следующие действия:

- реализовать принцип неотвратимости наказания в полном объеме, так как без этого никакое усиление карательных мер не обеспечит снижение (нейтрализацию) случаев управления транспортом в состоянии опьянения; неотвратимость наказания следует обеспечивать независимо от социального статуса и положения водителей, в противном случае вести речь о борьбе с аварийностью на дорогах не имеет смысла;
- обеспечить принцип неотвратимости наказания виновных путем исключения возможности освобождения от уголовной ответственности и наказания лиц, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, по основаниям, предусмотренным п. 1 ч. 2 ст. 55 и ч. 1 ст. 68 УК РК; так,

¹⁹ Например, фрагментарным и непоследовательным решением законодателя является усиление ответственности за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации воздушного, морского и автомобильного транспорта лицом, находящимся в состоянии опьянения, хотя судебной практике известны случаи управления железнодорожным транспортным средством в состоянии опьянения.

- например, поступил законодатель, запретив освобождение от уголовной ответственности лица за примирением сторон в случае совершения преступления по неосторожности, повлекшего смерть человека либо смерть двух и более лиц (п. 3 ч. 4 ст. 68 УК РК);
- направить уголовную политику на предупреждение случаев управления транспортным средством в состоянии опьянения во всех отраслях транспорта независимо от ведомственной принадлежности; здесь мы разделяем предложение М. Б. Костровой криминализировать ответственность за нарушение правил вождения или эксплуатации боевых машин в состоянии опьянения (Кострова 2017, 133); из этих же соображений целесообразно криминализировать ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом в состоянии опьянения, нарушение правил полетов или подготовки к ним и нарушение правил кораблевождения лицом в состоянии опьянения;
 - адекватно отражать в санкциях ст. 345-1 УК РК характер и степень общественной опасности преступления, особенностей неосторожного преступника; рациональный подход к пенализации таких деяний должен оставаться одним из принципиальных положений современной уголовной политики республики, поэтому в ст. 345-1 УК РК наказание за причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью можно установить в пределах от одного до трех лет лишения свободы, за причинение по неосторожности смерти человека — от трех до пяти лет лишения свободы, за причинение смерти двум или более лицам — от пяти до восьми лет; как показывает исследование, за указанные пределы наказания не выходит и судебная практика по делам об автотранспортных преступлениях, предусмотренных ст. 345 УК РК (Bakishev, Khanov, Nurgaliev 2019, 48); в качестве аргумента можно привести ряд статей УК РК об ответственности за неосторожные технические преступления, санкции которых за причинение тяжких последствий предусматривают лишение свободы на срок не более пяти — семи лет: например, квалифицированные составы ст. 277 УК РК «Нарушение правил безопасности при ведении горных или строительных работ», ст. 281 УК РК «Нарушение правил безопасности на взрывоопасных объектах», ст. 353 УК РК «Нарушение действующих на транспорте правил»; альтернативным решением проблемы может быть исключение ст. 345-1 из УК РК, тогда лицо, управлявшее транспортным средством в состоянии опьянения, за нарушение правил дорожного движения, повлекшее вредные последствия, должно отвечать по ст. 345 УК РК; дифференциация ответственности и наказания будет осуществляться с учетом п. 12 ст. 54 УК РК (совершение уголовного правонарушения в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения), а у судов останется возможность использовать или не использовать этот признак по своему усмотрению, чем обеспечивается принцип справедливости наказания;
 - отказаться от практики криминализации деликтов абстрактной и конкретной опасности; главным критерием для установления уголовного запрета должны быть сравнительно высокая степень общественной опасности де-

- яния и целесообразность применения мер уголовной репрессии, а не его распространенность и неблагоприятная динамика;
- отказаться от практики криминализации формально-материальных составов в виде управления транспортным средством в состоянии опьянения, затрудняющих судебную практику; такие деликты предпочтительно вернуть в КоАП РК, возможности которого в отношении таких правонарушений, на наш взгляд, далеко не исчерпаны.

Предложения в целом отвечают следующим заявленным в Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 года приоритетным направлениям развития уголовного права: переоценке степени тяжести отдельных уголовных правонарушений путем перевода преступлений в категорию уголовных проступков или смягчения наказаний; внедрению альтернативных уголовному наказанию мер государственного принуждения; совершенствованию институтов освобождения от уголовной ответственности, отбывания наказания, условно-досрочного освобождения от отбывания наказания и др.

Библиография

- Агильдин, Владимир В. 2016. «Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере ст. 264¹ УК РФ)». *Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права* 10 (1): 117–125. [https://doi.org/10.17150/1996-7756.2016.10\(1\).117-125](https://doi.org/10.17150/1996-7756.2016.10(1).117-125).
- Байбулатова, Алуа С. 2020. «Усилена ответственность за управление автотранспортным средством в нетрезвом состоянии». Дата обращения 15 мая, 2020. <https://www.zakon.kz/5003904-usilena-otvetstvennost-za-upravlenie.html>.
- Байжанов, Улан С. 2017. «*Сәтті сапар!*» *Актуальные вопросы безопасности дорожного движения*. Астана: Академия правоохранительных органов при ГП РК.
- Бакишев, Кайрат А., Чучаев Александр И. 2020. *Уголовно-правовая охрана безопасности транспорта по законодательству Казахстана и России*. М.: Юрлитинформ.
- Головко, Владимир В., Александр А. Козун. 2012. «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: пробелы законодательной конструкции и пути их преодоления». *Научный вестник Омской академии МВД России* 2 (45): 22–25.
- Грачева, Юлия В., Александр И. Коробеев, Александр И. Чучаев. 2015. «Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого». *Lex Russica* 4: 71–79.
- Евлюев, Назир Д. 2002. *Уголовно-правовые аспекты ответственности за неосторожность*. Краснодар: КЮИ МВД России.
- Иванов, Никита Г. 2018. «Уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения». *Пробелы в российском законодательстве* 3: 261–264.
- Квашис, Виталий Е. 1980. «Наказания за неосторожные преступления». *Совершенствование мер борьбы с преступностью в условиях научно-технической революции*, под ред. Владимира Н. Кудрявцева, 151–203. М.: Наука.
- Коробеев, Александр И. 2003. *Транспортные преступления*. СПб.: Юридический центр Пресс.
- Кострова, Марина Б. 2017. «Парадоксы российской уголовной политики усиления ответственности лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения». *Lex Russica* 7: 125–138.
- Костылева, Ольга В. 2010. «Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта: тенденции реформирования». *Вестник Московского университета. Сер. 11. Право* 2: 61–74.
- Кравцов, Алексей Ю., Антон И. Сирохин, Роман В. Скоморохов, Владимир Н. Шиханов. 2011. *Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль*. СПб.: Юридический центр Пресс.

- Курсаев, Александр В. 2015. «Предупреждение неосторожных преступлений и меры уголовной репрессии». *Вестник Московского университета МВД России* 5: 72–75.
- Маслов, Игорь И. 2011. «Состояние опьянения как признак, дифференцирующий уголовную ответственность». *Юридическая наука* 3: 57–62.
- Пикиров, Николай И. 2011. *Квалификация транспортных преступлений*. М.: РАП.
- Чучаев, Александр И., Александр Ю. Пожарский. 2018. *Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика*. М.: Проспект.
- Bakishev, Kairat A., Talgat A. Khanov, Bahit M. Nurgaliev. 2019. “Punish ability and punishment for careless transport crimes”. *Journal of Advanced Research in Law and Economics* 10 (1) (39): 41–51. [https://doi.org/10.14505/jarle.v10.1\(39\).06](https://doi.org/10.14505/jarle.v10.1(39).06).

Статья поступила в редакцию 8 сентября 2020 г.;
рекомендована в печать 9 июня 2021 г.

Контактная информация:

Бакишев Кайрат Алиханович — д-р юрид. наук, проф.; bakishev@yahoo.com
Нурғалиев Бахыт Молдағьяевич — д-р юрид. наук, проф.; nbake@mail.ru

Criminal policy of Kazakhstan in the sphere of countering to drunk driving

K. A. Bakishev¹, B. M. Nurgaliev²

¹ Karaganda Economic University of Kazpotrebooyuz,
9, ul. Akademicheskaya, Karaganda, 100009, Republic of Kazakhstan

² Bolashaq Academy,
16, ul. Erubaeva, Karaganda, 100001, Republic of Kazakhstan

For citation: Bakishev, Kairat A., Bahit M. Nurgaliev. 2021. “Criminal policy of Kazakhstan in the sphere of countering to drunk driving”. *Vestnik of Saint Petersburg University. Law* 3: 712–727. <https://doi.org/10.21638/spbu14.2021.314> (In Russian)

The article examines the criminal policy of countering road accidents committed by drivers under the influence, implemented in Kazakhstan in connection with the trend of their constant growth. Based on the example of law enforcement practice of previous years, the authors conclude that the next measures to strengthen responsibility for drunk driving, adopted by the Law of the Republic of Kazakhstan dated December 27, 2019, will not bring tangible results due to ill-considered and illogical actions of the legislator. This is due to the fact that criminalization of Art. 345-1 and Art. 346 of the Criminal Code was carried out contrary to the Concept of legal policy of the Republic of Kazakhstan for the period from 2010 to 2020; due to the unsuccessful legislative structure of Art. 346 of the criminal code and the contradictory position of the Supreme Court of the Republic of Kazakhstan in the regulatory decree “On the practice of applying criminal legislation in cases of violations of traffic rules and vehicle operation” dated June 29, 2011, there are serious difficulties in its application in investigative and judicial practice; the courts are actively using the possibility of significantly reducing the punishment to the guilty or release from criminal liability in cases of reconciliation with the victim on the grounds stipulated by Paragraph 1 of Part 2 of Art. 55 of the Criminal Code and Part 1 of Art. 68 of the Criminal Code, etc. To resolve the existing shortcomings, thoughtful, consistent and criminologically justified actions of the state are required, which may contain the proposals provided by the authors.

Keywords: criminal policy, criminal law, traffic crimes, state of intoxication, driving a vehicle, road safety.

References

- Agildin, Vladimir V. 2016. "Some aspects of the criminal law policy of the fight against road traffic crimes (for example, article 264¹ of the criminal code of the Russian Federation)". *Kriminologicheskii zhurnal Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i prava* 10 (1): 117–125. [https://doi.org/10.17150/1996-7756.2016.10\(1\).117-125](https://doi.org/10.17150/1996-7756.2016.10(1).117-125). (In Russian)
- Baibulatova, Alua S. 2020. "Increased responsibility for driving a vehicle under the influence of alcohol". Accessed May 15, 2020. <https://www.zakon.kz/5003904-usilena-otvetstvennost-za-upravlenie.html>. (In Russian)
- Baizhanov, Ulan S. 2017. "Satti Sapar!" *Current issues of road safety*. Astana, Akademiia pravookhranitel'nykh organov pri GP RK Publ. (In Russian)
- Bakishev, Kairat A., Aleksandr I. Chuchaev. 2020. *Criminal law protection of transport safety under the legislation of Kazakhstan and Russia*. Moscow, Iurlitinform Publ. (In Russian)
- Bakishev, Kairat A., Talgat A. Khanov and Bahit M. Nurgaliev. 2019. "Punish ability and punishment for careless transport crimes". *Journal of Advanced Research in Law and Economics* 10 (1) (39): 41–51. [https://doi.org/10.14505/jarle.v10.1\(39\).06](https://doi.org/10.14505/jarle.v10.1(39).06).
- Chuchaev, Aleksandr I., Aleksandr Iu. Pozharskii. 2018. *Transport crimes: Concept, types, characteristics*. Moscow, Prospect Publ. (In Russian)
- Evloev, Nazir D. 2002. *Criminal-legal aspects of liability for negligence*. Krasnodar, KUI MVD Rossii Publ. (In Russian)
- Golovko, Vladimir V., Aleksandr A. Kozun. 2012. "Violation of traffic rules and vehicle operation: Gaps in the legislative structure and ways to overcome them". *Nauchnyj vestnik Omskoj akademii MVD Rossii* 2 (45): 22–25. (In Russian)
- Gracheva, Iuliia V., Aleksandr I. Korobeev, Aleksandr I. Chuchaev. 2015. "A new type of transport crime as a modified version of a well-forgotten old one". *Lex Russica* 4: 71–79. (In Russian)
- Ivanov, Nikita G. 2018. "Criminal liability for the driving while intoxicated". *Problemy v rossiiskom zakonodatel'stve* 3: 261–264. (In Russian)
- Korobeev, Aleksandr I. 2003. *Transport crimes*. St. Petersburg, Iuridicheskii tsentr Press Publ. (In Russian)
- Kostrova, Marina B. 2017. "Paradoxes of the Russian criminal policy of increasing the responsibility of persons who committed a crime while intoxicated". *Lex Russica* 7: 125–138. (In Russian)
- Kostyleva, Olga V. 2010. "Liability for crimes against traffic safety and operation of transport: Trends of reform". *Vestnik Moskovskogo universiteta. Ser. 11. Pravo* 2: 61–74. (In Russian)
- Kravtsov, Aleksei Iu., Anton I. Sirokhin, Roman V. Skomorokhov, Vladimir N. Shikhanov. 2011. *Road transport crime: Patterns, causes, social control*. St. Petersburg, Iuridicheskii tsentr Press Publ. (In Russian)
- Kursaev, Aleksandr V. 2015. "Prevention of reckless crimes and measures of criminal repression". *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii* 5: 72–75. (In Russian)
- Kvashis, Vitalii E. 1980. "Penalties for careless crimes". *Sovershenstvovanie mer bor'by s prestupnost'iu v usloviakh nauchno-tekhnikheskoi revoliutsii*, ed. by Vladimir N. Kudryavcev, 151–203. Moscow, Nauka Publ. (In Russian)
- Maslov Igor I. 2011. "State of intoxication as a sign differentiating criminal responsibility". *Iuridicheskaiia nauka* 3: 57–62. (In Russian)
- Pikurov, Nikolai I. 2011. *Qualification of transport crimes*. Moscow, RAP Publ. (In Russian)

Received: September 8, 2020

Accepted: June 9, 2021

Authors' information:

Kairat A. Bakishev — Dr. Sci. in Law, Professor; bakishev@yahoo.com
Bahit M. Nurgaliev — Dr. Sci. in Law, Professor; nbake@mail.ru