

В. Ф. Лапшин

## **ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПРИЗНАКОВ СУБЪЕКТА СОСТАВА ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ**

*Предмет исследования: признаки субъекта составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264<sup>1</sup> Уголовного кодекса России (далее – УК).*

*Цель исследования: формулирование предложений по содержанию категории «субъект составов транспортных преступлений», в зависимости от которой обеспечивается качественная дифференциация ответственности за преступления, сопряжённые с использованием механических транспортных средств.*

*Перечень методов и объектов исследования. Для получения результатов исследования использовались методы познания, применяемые в гуманитарных (юридических) науках. Метод контент-анализа применялся при исследовании содержания ст. 264, 264<sup>1</sup>, 109 и 118 УК, а также Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9.12.2008 № 25. Диалектический метод использовался при изучении мнений по вопросам квалификации некоторых транспортных преступлений. Логический и системно-структурный методы были применены при исследовании типовой степени общественной опасности личности преступника.*

*Выводы по результатам исследования: 1) субъект составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК, является специальным. Он определяется на основании наличия официального права на управление транспортным средством и корреспондирующей ему обязанности соблюдения соответствующих правил безопасности; 2) инструктор обладает признаками субъекта составов транспортных преступлений в случаях, когда он имел реальную возможность управления учебным транспортным средством и (или) осуществлял непосредственное управление им совместно с обучаемым.*

*Ключевые слова: транспортная безопасность, приёмы законодательной техники, субъект транспортного преступления, дифференциация уголовной ответственности, типовая степень общественной опасности личности виновного.*

V. F. Lapshin

## **DIFFERENTIATION OF CRIMINAL LIABILITY DEPENDING ON THE SIGNS OF THE SUBJECT OF THE COMPOSITION OF A TRANSPORT CRIME**

*Subject of research: signs of the subject of the offenses under Art. 264 and 264<sup>1</sup> of the Criminal Code of Russia (hereinafter – the Criminal Code).*

*Purpose of the study: formulation of proposals on the content of the category "subject of traffic crimes", depending on which a qualitative differentiation of responsibility for crimes involving the use of motor vehicles is ensured.*

*List of methods and objects of research. To obtain the results of the research, the methods of cognition used in the humanities (legal) sciences were used. The method of content analysis was used in the study of the content of Art. 264, 264<sup>1</sup>, 109 and 118 of the Criminal Code, as well as Resolutions of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation of December 9, 2008 No. 25. The dialectical method was used in the study of opinions on the qualification of some transport crimes. Logical and systemic-structural methods were applied in the study of the typical degree of social danger of the criminal's personality.*

*Conclusions based on the results of the study: 1) the subject of the offenses under Art. 264 and 264<sup>1</sup> CC is special. It is determined on the basis of the existence of an official right to drive a vehi-*

*cle and the corresponding obligation to comply with the relevant safety rules; 2) the instructor possesses the characteristics of a subject of corpus delicti of transport crimes in cases when he had a real opportunity to drive a training vehicle and (or) exercised direct control of it together with the student.*

*Keywords: transport security, legislative techniques, the subject of a transport crime, the differentiation of criminal liability, the typical degree of public danger of the identity of the perpetrator.*

---

## **Введение**

Уголовно-правовая теория и следственно-судебная практика не признают возможность привлечения лица к уголовной ответственности, если в совершённом им деянии не содержится всех признаков состава преступления. Исключительность такого основания уголовной ответственности закреплено в ст. 8 Уголовного кодекса России (далее – УК) и вряд ли будет поставлено под сомнение в обозримом будущем, ибо в противном случае потребуются кардинальный пересмотр многих базовых институтов, а, возможно, – принятие нового уголовного закона.

Одним из ключевых элементов состава преступления является его субъект, который представлен совокупностью предусмотренных уголовным законом юридически значимых признаков: физическое лицо, которое достигло возраста уголовной ответственности и находилось в момент совершения преступления в состоянии вменяемости. Отсутствие возможности безальтернативного установления данных признаков в процессе квалификации у лица, совершившего запрещённое уголовным законом деяние, исключает привлечение последнего к уголовной ответственности независимо от характера и степени общественной опасности совершённого им деяния.

Несколько сложнее обстоит вопрос с определением в процессе инкриминирования признаков специального субъекта, то есть специфических юридически значимых признаков, предусмотренных нормой Особенной части УК: правовой статус, половая принадлежность, род профессиональной деятельности и др. В некоторых случаях установить действительное наличие юридически значимого признака субъекта преступления крайне затруднительно. К примеру, в составах так называемых транспортных преступлений лицо, управляющее транспортным средством и (или) обеспечивающее его безопасную эксплуатацию, должно обладать знаниями правил, в соответствии с которыми осуществляется эксплуатация транспортного средства, а их соблюдение гарантирует безопасность движения транспортных средств как для самого водителя, так и для иных лиц. Необходимость установления факта ознакомления с указанными правилами корреспондирует особенностям субъективной стороны большинства транспортных преступлений. Неосведомлённость о существовании предусмотренных, например, правилами дорожного движения, нормативных запретов, равно как и добросовестное (объективное) заблуждение в их содержании, будут исключать наличие не только умышленной, но и неосторожной формы вины в совершённом общественно опасном деянии. По этой причине лицо, подлежащее уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, может быть признано субъектом данного преступления при наличии дополнительного юридически значимого признака – осознанной обязанности соблюдать нормативно установленные правила транспортной безопасности.

Разумеется, что не во всех случаях представляется возможным установить данную «идеальную» для квалификации совокупность признаков специального субъекта составов преступлений, предусмотренных ст. 264, 264<sup>1</sup> УК. И такие случаи известны следственно-судебной практике:

1. Водитель не обладает достаточными знаниями о правилах дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, вследствие чего не имеет официального разрешения на управление транспортным средством.

2. Лицо проходит обучение для приобретения практических навыков управления транспортным средством под руководством водителя-инструктора.

Несмотря на сложность установления в таких случаях признаков субъекта составов преступлений, предусмотренных ст. 264, 264<sup>1</sup> УК, современная следственно-судебная практика уже использует выработанные наукой и подтверждённые официальными разъяснениями решения по применению юридических презумпций и фикций. Но даже при официальном одобрении полностью согласиться с такими вариантами квалификации не представляется возможным, поскольку они в полной мере не согласуются с уголовно-правовыми принципами законности, вины и справедливости. Это обстоятельство явно свидетельствует о необходимости дополнительных исследований в области юридического содержания субъекта составов транспортных преступлений для формулирования решения, не противоречащего содержанию перечисленных уголовно-правовых принципов.

### **Результаты и обсуждение**

Современная уголовно-правовая доктрина содержит несколько развёрнутых классификаций тех признаков, которыми должен обладать специальный субъект состава преступления [3, с. 13–16]. В качестве одной из выделяемых классификационных групп авторы справедливо предлагают установление факта возложения на лицо обязанностей по соблюдению специфических правил, которые оно должно выполнять при осуществлении профессиональной или иной деятельности [5, с. 69]. В основном эта деятельность сопряжена с использованием источников повышенной опасности, ненадлежащее обращение с которыми (или использование которых) причиняет значительный вред, в том числе и охраняемым уголовным законом общественным отношениям, или создаёт реальную угрозу причинения такого вреда.

Все подобные преступления предусматриваются нормами Особенной части УК, в названии которых содержится указание на нарушение «правил» или «требований», которые лицо, обладающее признаками специального субъекта, обязано соблюдать при осуществлении профессиональной или иной деятельности: ст. 143, 215, 216, 218, 224, 225 УК и др. Но в то же время лицо, которое не осведомлено о содержании соответствующих Правил, не прошло необходимое обучение и официально не подтвердило свои удовлетворительные знания о предъявляемых требованиях безопасности, не может быть допущено к соответствующей деятельности или к владению предметами, использование которых признаётся источником повышенной опасности. В противном случае лицо, должным образом не осведомлённое о существовании нормативных запретов либо не обученное обращению с предметами, представляющими повышенную опасность для окружающих, по общему правилу (!) не может привлекаться к уголовной ответственности за причинение вреда охраняемым уголовным законом общественным отношениям в виду отсутствия вины в совершённом деянии.

Перечисленные юридически значимые признаки специального субъекта, указывающие на наличие обязанности выполнения специальных правил, имеют место и в составах преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК. Лицо, управляющее механическим транспортным средством, должно знать нормативно закреплённые правила дорожного движения и предъявляемые требования к безопасной эксплуатации транспортного средства. Подтверждением этих знаний и необходимых практических навыков вождения является официальное разрешение, выдаваемое органами государственной власти, на право управления транспортным средством определённой категории. Соответственно, лицо, управляющее транспортным средством и имеющее соответствующее разрешение, достоверно знает о тех требованиях, которые предъявляются к безопасному вождению и эксплуатации транспортных средств. Нарушение установленных правил, влекущее по неосторожности предусмотренные

уголовным законом последствия, при прочих равных условиях влечёт для этого лица применение мер уголовной ответственности по ст. 264 или 264<sup>1</sup> УК.

К сожалению, далеко не всегда у следственных и судебных органов имеется возможность установления подобной совокупности юридически значимых признаков, характеризующих субъект состава транспортного преступления. Прежде всего, это связано с теми случаями, когда лицо, совершившее предусмотренное ст. 264 или 264<sup>1</sup> УК деяние, не имеет официального разрешения на управление транспортным средством. При учёте данного обстоятельства оно по объективным причинам может не знать о существовании нарушенных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, что, в свою очередь, исключает наличие вины в совершённом деянии.

Данная теоретическая несогласованность по определению у лица, совершившего запрещённое ст. 264 или 264<sup>1</sup> УК деяние, наличия признаков специального субъекта состава транспортного преступления была разрешена на уровне высшей судебной инстанции. Пленум Верховного Суда РФ, очевидно, исходил из того, что отказаться от привлечения лиц, не имеющих права на управление транспортным средством, к ответственности за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, недопустимо. В противном случае такой теоретически обоснованный отказ мог привести к существенному снижению превентивной функции уголовного права в виде безнаказанности значительной части тех водителей, в результате противоправных деяний которых причиняется вред жизни и здоровью граждан – иных участников дорожного движения. Кроме этого, водители, получившие право на управление транспортным средством в установленном законом порядке, оказывались бы в менее выгодном положении в сравнении с лицами, управляющими транспортными средствами без получения официального разрешения на осуществление данной деятельности (использования источника повышенной опасности). В этой связи Пленум Верховного Суда РФ в п. 2 Постановления от 9.12.2008 № 25 (Российская газета. 2008. 26 дек.) указал, что субъектом составов преступлений, предусмотренных ст. ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК является «не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством». Дав подобное разъяснение, Пленум ввёл в юридический оборот презумпцию, в соответствии с которой любое лицо, приступившее к управлению транспортным средством, в должной мере осведомлено обо всех правилах дорожного движения и об особенностях безопасной эксплуатации данного механического транспортного средства.

Разумеется, подобное решение потребовало «особого» научного подхода и объяснения юридической специфичности субъекта составов транспортных преступлений, которая одновременно не отрицала знания специальных правил и выполнения специальных обязанностей, возложенных на водителя, хотя их отсутствие не создавало проблем для установления признаков специального субъекта в процессе квалификации транспортного преступления. В этой части исследователи предложили теоретическое обоснование нескольких точек зрения на сущность субъекта транспортного преступления.

А. Ю. Пожарский, А. И. Чучаев и др., руководствуясь приведёнными выше разъяснениями Пленума Верховного Суда РФ, пришли к выводу, что субъект составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК, является общим [6, с. 132; 1, с. 234]. По мнению этих специалистов, отказ от необходимости установления специальных познаний в области правил дорожного движения и безопасной эксплуатации транспортных средств, а также наличия официального разрешения на управление транспортным средством, привёл к тому, что к уголовной ответственности за совершение рассматриваемых преступлений может быть привлечено любое лицо, обладающее признаками общего субъекта состава преступления.

Напротив, иные авторы не изменили мнения относительно признания специальным субъектом составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК, но в то же время отказались от использования при этом указания на наличие специальных познаний в области

правил безопасного вождения и (или) эксплуатации транспортных средств. Так, Р. Д. Шаропов, С. Н. Шатилович, С. А. Зворигина, Д. В. Собин и др. видят признак специального субъекта в том, что физическое, вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, является управляющим транспортным средством. В. В. Климкин конкретизирует, что вид транспортного средства имеет юридическое значение и для определения субъекта преступления, поскольку в соответствии с действующим законодательством не все виды (средства) транспорта могут быть признаны средствами совершения рассматриваемых преступлений. Факт управления механическим транспортным средством уже достаточен для привлечения лица к уголовной ответственности при установлении в процессе квалификации иных признаков одного из составов рассматриваемых преступлений [9 с. 40; 8, с. 80-81; 4, с. 18]. В принципе, это является единственным юридически значимым признаком, позволяющим, по мнению указанных авторов, произвести разграничение между общим и специальным субъектом состава транспортного преступления.

Все высказанные суждения носят довольно дискуссионный характер, поскольку не отражают в должной мере сущность транспортного преступления и не учитывают типовую степень общественной опасности личности преступника, которая значительно превышает общественную опасность лица, не имеющего признаков специального субъекта. Во-первых, субъект составов транспортных преступлений не может быть общим, поскольку на лицо, управляющее транспортным средством, возлагается специфическая обязанность – обеспечение безопасности участников дорожного движения, равно как и иных лиц, которые могут пострадать от нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Подобная обязанность не возлагается на лицо, которое не является стороной транспортных правоотношений, что и предопределяет недопустимость признания общим субъекта составов рассматриваемых преступлений.

Во-вторых, управление транспортным средством представляет собой сущность общественно опасного деяния, которое предусмотрено ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК. Не управляя (не эксплуатируя) транспортным средством, совершить указанные преступления не представляется возможным по объективным причинам. В этой связи авторы, указывающие на факт управления транспортным средством как на специфический признак субъекта состава преступления, допускают логическую ошибку, заключающуюся в смешении оснований, на которых формулируется умозаключение [2, с. 235–236]. По этой причине, соглашаясь с выводом, что субъект составов транспортных преступлений является только специальным, невозможно признать справедливость доводов по обоснованию такого решения.

Думается, что предложенный Пленумом Верховного Суда РФ подход не свободен от критики, поскольку уравнивание типовой степени общественной опасности любых лиц, управляющих транспортным средством, влечёт некачественную дифференциацию уголовной ответственности. В свою очередь, это способно привести к нарушению принципа справедливости при определении меры ответственности, назначаемой за совершённое преступление. Лицо, которое имеет официальное разрешение на управление транспортным средством, осознаёт весь объём негативных последствий, которые могут наступить в случае игнорирования им правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, имеет большую общественную опасность в сравнении с иными лицами, которые не обладают достаточным объёмом знаний для получения права на управление транспортным средством. Поэтому и ответственность за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК, для водителя, прошедшего профессиональную подготовку по управлению транспортным средством соответствующей категории, должна быть на порядок строже в сравнении с ответственностью для водителя-дилетанта, совершившего аналогичное запрещённое уголовным законом деяние.

Говоря о необходимости признания общим субъекта составов рассматриваемых преступлений, некоторые авторы отмечают, что мнение, в соответствии с которым субъект составов транспортных преступлений является специальным, «не основано на законе» [1, с.

234]. Пленум Верховного Суда РФ указывает на любое лицо, способное совершить рассматриваемые преступления и, как следствие, подлежащее привлечению к ответственности по ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК. Данное заявление демонстрирует стремление авторов выдать желаемое за действительное. Уголовный закон как раз и не содержит указания на «любое лицо», способное нести ответственность за совершение рассматриваемых транспортных преступлений. Напротив, системное толкование диспозиций ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК свидетельствует о возложении на лицо специальных обязанностей по соблюдению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Высшая судебная инстанция своим решением в действительности не уточнила, а расширила пределы юридического содержания субъекта составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК, закрепив в п. 2 Постановления от 09.12.2008 № 25 положение, противоречащее содержанию диспозиций указанных уголовно-правовых норм.

Постановления Пленума Верховного Суда РФ не являются источником права и выполняют функцию толкования положений как уголовного закона, так иных нормативных актов. Следовательно, разъяснение относительно содержания субъекта составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК в действительности противоречит сущности данных уголовно-правовых норм и может ввести в заблуждение при квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Некоторую дискуссионность представляет решение об уголовной ответственности инструктора, под непосредственным руководством которого осуществляется обучение практическому вождению транспортного средства. В п. 2 указанного Постановления Пленума Верховного Суда РФ данное лицо обозначено в качестве «обучающего вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением». На основании этого разъяснения некоторые авторы полагают, что за все действия обучающегося вождению, повлекшие по неосторожности тяжкие телесные повреждения или смерть потерпевшего, ответственность несёт инструктор, находящийся в этот момент в транспортном средстве. Он признаётся виновным в виду наличия юридической фикции, позволяющей считать, что управление транспортным средством осуществляется инструктором, а не учеником. В подтверждение справедливости этого мнения приводится решение Верховного Суда РСФСР, в соответствии с которым водитель-инструктор, не принимавший непосредственного участия в управлении транспортным средством, был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 211 УК РСФСР (ч. 3 ст. 264 УК), а фактически совершивший дорожно-транспортное происшествие с причинением смерти пассажиру водитель-курса освобождён от уголовной ответственности [1, с. 234].

При решении вопроса о привлечении инструктора к ответственности за совершение транспортного преступления следует обращать внимание не только на его обязанности по обеспечению контроля за действиями водителя-ученика, но и на возникновение и развитие причинно-следственной связи между деянием и наступившими последствиями. Во-первых, следует установить факт, что инструктор имел реальную возможность в любой момент взять на себя управление транспортным средством. В этой связи Пленум Верховного Суда РФ справедливо указывает не на водителя-инструктора вообще, а только на то лицо, которое осуществляло обучение вождению на «транспортном средстве с двойным управлением». Объективная невозможность управлять транспортным средством, на котором производится обучение, свидетельствует об отсутствии у лица всех признаков субъекта состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК, равно как и об отсутствии причинно-следственной связи между его деянием и наступившими общественно опасными последствиями.

Во-вторых, отсутствие оборудования, с помощью которого обеспечивается двойное управление транспортным средством, не может исключать уголовную ответственность лица, обучающего вождению. В этих случаях необходимо установить факт совместного физического управления автомобилем и учеником, и инструктором. Так, Фрунзенским районным судом Санкт-Петербурга К. и Х. осуждены по ч. 2 ст. 264 УК. В ходе судебного разбирательства установлено, что Х. по просьбе К. обучал её вождению легкового автомобиля. Специ-

альное оборудование, обеспечивающее двойное управление, на транспортном средстве установлено не было. Однако Х., находясь на пассажирском сиденье, вместе с К. переключал передачи, придерживал руль и совершал иные действия, которыми обеспечивалось управление автомобилем. В процессе движения ни К., ни Х. не заметили пешехода, с которым было допущено столкновение. От полученных травм потерпевший скончался. Х., наряду с К., был признан виновным в совершении транспортного преступления, поскольку не только осуществлял обучение вождению путём дачи советов и указаний, но и непосредственно принимал участие в управлении транспортным средством [7, с. 32]. Юридическая обоснованность решения о признании К. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК, сомнений не вызывает, несмотря на отсутствие в автомобиле оборудования, посредством которого обеспечивается двойное управление.

### **Заключение и выводы**

1. Системный анализ сущности субъекта составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК, позволяет утверждать, что данные уголовно-правовые нормы предусматривают ответственность исключительно для лиц, имеющих официальное разрешение – право на управление транспортным средством. Это право предоставляется только после установления факта знания лицом всех правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также наличия необходимых навыков безопасного управления транспортным средством. Указанному праву корреспондирует специфическая обязанность, заключающаяся в соблюдении всех правил транспортной безопасности, которые действуют в процессе управления механическим транспортным средством. Достоверное знание и осознанное нарушение указанных правил существенно повышает типовую степень общественной опасности личности водителя-преступника, что и позволяет применить к нему специальную уголовно-правовую норму Особенной части УК, санкция которой предусматривает более строгие меры ответственности. Напротив, аналогичные действия лица, не обладающего специальными знаниями правил транспортной безопасности и (или) не имеющего практических навыков безопасного вождения, следует квалифицировать в соответствии с общими уголовно-правовыми нормами гл. 16 УК об ответственности за неосторожное причинение вреда жизни или здоровью. Данный подход к определению признаков субъекта составов транспортных преступлений в большей степени соответствует принципам законности и справедливости, а потому будет способствовать назначению уголовных наказаний, соразмерных не только тяжести совершённого преступления, но и типовой степени общественной опасности личности виновного.

2. За неосторожное причинение вреда жизни и здоровью потерпевших в процессе обучения вождению уголовную ответственность несёт как водитель-ученик, так и инструктор. Последний признаётся субъектом состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств только в тех случаях, когда имел реальную возможность управления учебным транспортным средством и (или) непосредственно управлял транспортным средством совместно с водителем-учеником.

### **Литература**

1. Беспилотники на дорогах России (уголовно-правовые проблемы) : монография / под редакцией А. И. Чучаева. – Москва : Проспект, 2021. – 520 с. – Текст : непосредственный.
2. Войшвилло, Е. К. Логика : учебник для высших учебных заведений / Е. К. Войшвилло, М. Г. Дегтярёв. – Москва : ВЛАДОС-ПРЕСС, 2011. – 528 с. – Текст : непосредственный.
3. Караваева, Ю. С. Специальный субъект преступления: криминологическо-правовой подход : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Ю. С. Караваева. – Омск, 2017. – 24 с. – Текст : непосредственный.

4. Климкин, В. В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / В. В. Климкин. – Москва, 2004. – 23 с. – Текст : непосредственный.

5. Крюкова, О. Ю. К вопросу о классификации признаков специального субъекта преступления в уголовном законодательстве / О. Ю. Крюкова. – Текст : непосредственный // Уголовное наказание в России и за рубежом: проблемы назначения и исполнения : сборник материалов Международной научно-практической конференции (к 60-летию принятия ООН Минимальных стандартных правил обращения с заключёнными). – Вологда : ВИПЭ ФСИН России, 2016. – С. 66–71.

6. Пожарский, А. Ю. Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие) : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. Ю. Пожарский. – Москва, 2016. – 224 с. – Текст : непосредственный.

7. Рогатых, Л. Ф. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) : учебное пособие / Л. Ф. Рогатых, В. Б. Малинин. – Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский юридический институт Генеральной прокуратуры РФ, 2004. – 60 с. – Текст : непосредственный.

8. Собин, Д. В. Противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264, 264<sup>1</sup> УК РФ): проблемы построения составов преступлений, пенализации и предупреждения : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Д. В. Собин. – Краснодар, 2019. – 187 с.

9. Шарапов, Р. Д. Субъект транспортного преступления : монография / Р. Д. Шарапов, С. Н. Шатилович, С. А. Зворигина. – Тюмень : Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018. – 114 с. – Текст : непосредственный.