

УДК 343.346.2

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ МЕХАНИЗМОВ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НАРУШЕНИЯМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Ирина Алисаламовна Нифталиева*, **Елена Александровна Буданова****

* Волгоградская академия МВД России, Волгоград, Россия

niftalieva89@yandex.ru

** Воронежский институт МВД России, Воронеж, Россия, budanovaelena@yandex.ru

Аннотация. В последние годы транспортная безопасность стала одним из ключевых ориентиров государственной политики России. Выступая важнейшим условием устойчивого социального развития, повышение уровня защищенности от дорожно-транспортных происшествий направлено на сохранение жизни и здоровья людей.

Важную роль в предупреждении травматизма на дорогах играют уголовно-правовые механизмы. В частности, ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации устанавливает уголовную ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. К квалифицирующим признакам отнесены совершение деяния лицом, находящимся в состоянии опьянения; совершение деяния, сопряженного с оставлением места его совершения; совершение деяния лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами. Перечисленные обстоятельства закреплены в одних частях, что указывает на равную степень их общественной опасности. Вместе с тем такой подход в ряде случаев порождает правоприменительные вопросы.

Цель исследования — рассмотрение проблем дифференциации уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и формулирование научно обоснованных предложений по модернизации уголовно-правового регулирования.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, отягчающие обстоятельства, общественная опасность, состояние опьянения, оставление места дорожно-транспортного происшествия, отсутствие права управления транспортным средством

Для цитирования: Нифталиева И. А., Буданова Е. А. Совершенствование отдельных уголовно-правовых механизмов противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2025. № 2 (73). С. 27—33.

IMPROVEMENT OF SOME CRIMINAL LEGAL MECHANISMS TO COUNTERACT VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES AND USE OF VEHICLES

Irina Alisalamovna Niftalieva*, **Yelena Aleksandrovna Budanova****

* Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia, Volgograd, Russia, niftalieva89@yandex.ru

** Voronezh Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Voronezh, Russia,

budanovaelena@yandex.ru

Abstract. In recent years, transport safety has become one of the key guidelines of the state policy of Russia. Being the most important factor for sustainable social development, increasing the level of protection from road accidents is aimed at saving lives and maintaining health of people.

Criminal legal mechanisms play an important role in preventing road injuries. In particular, Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation establishes criminal responsibility for violation of traffic rules or use of vehicles by a person driving a car, tram or other mechanical vehicle. The qualifying characteristics include com-

mission of an act: by a person being intoxicated / impaired by alcohol; associated with leaving the scene of its commission; by a person who does not have or is deprived of the right to drive vehicles. The listed circumstances are fixed in the same parts, which indicate an equal degree of their social danger. At the same time, such approach raises law enforcement issues in a number of cases.

The purpose of the study is to consider the problems of differentiation of criminal responsibility for violations of traffic rules and use of vehicles as well as to formulate scientifically based proposals to modernize criminal legal regulation.

Keywords: road safety, road traffic accident, aggravating factors (circumstances), public danger, being intoxicated / impaired by alcohol, leaving (escaping from) the scene of a road traffic accident, absence of the right to drive a vehicle

For citation: Niftalieva I. A., Budanova Ye. A. Improvement of some criminal legal mechanisms to counteract violations of traffic rules and use of vehicles. Journal of the Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia, 27—33, 2025. (In Russ.).

Одной из важнейших задач, стоящих сегодня перед государством, является повышение безопасности дорожного движения. Президент Российской Федерации В. В. Путин неоднократно в своих выступлениях подчеркивал значимость этого направления, определяя его как приоритетное в работе государственных органов¹.

Политика в области транспортной безопасности представляет собой комплекс мероприятий, направленных прежде всего на защиту жизни и здоровья граждан, обеспечение безопасных условий для передвижения по автомобильным дорогам, снижение аварийности и минимизацию социально-экономических последствий дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП). Первостепенными являются создание и совершенствование нормативно-правовой базы, внедрение технологий контроля за соблюдением правил дорожного движения, образовательных программ, цель которых заключается в достижении необходимого уровня осведомленности населения о рисках, связанных с участием в дорожном движении.

Реализация государственной политики осуществляется посредством инвестиций в инфраструктуру (строительство современных автотрасс, установка светофоров и дорожных знаков, создание безопасных пешеходных переходов). Это способствует не только снижению числа ДТП, но и повышению общих стандартов качества жизни в городах и поселках.

Несмотря на меры, предпринимаемые государством в обозначенной сфере, приходится констатировать высокие показатели дорожно-транспортной аварийности. Так, в 2024 г. зарегистрировано

132 037 ДТП, число погибших в них — 14 403, раненых — 164 754².

Особая роль в профилактике несчастных случаев с участием транспортных средств отведена механизмам уголовно-правовой охраны. В частности, ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (далее — УК РФ) устанавливает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Состав данного преступления — материальный, обязательный признак объективной стороны — общественно опасные последствия в виде причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью (ч. 1), смерти человека (ч. 3), смерти двух или более лиц (ч. 5). К квалифицирующим признакам, закрепленным в чч. 2, 4 и 6, отнесены совершение деяния лицом, находящимся в состоянии опьянения; совершение деяния, сопряженного с оставлением места его совершения; совершение деяния лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами. Законодатель закрепляет отягчающие обстоятельства в одних частях, тем самым указывая на одинаковую степень их общественной опасности.

Совершенно очевидно, что управление транспортным средством в алкогольном или наркотическом опьянении преднамеренно создает угрозу безопасности всех участников дорожного движения. Водитель садится за руль, будучи не в состоянии адекватно оценить скорость, интенсивность и другие параметры дорожного движения, тем самым подвергая риску жизнь и здоровье окружающих. В связи с этим нельзя не отметить справедливость тезиса Б. А. Спасенникова и С. Б. Спасен-

¹ См.: Путин призвал повышать безопасность российских дорог. URL: <https://rg.ru/2024/04/02/putin-prizval-povyshat-bezopasnost-rossijskih-dorog.html> (дата обращения: 05.11.2024).

² См.: Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 14.02.2025).

никова о том, что опьянение существенным образом влияет на механизм преступного поведения. Оно вызывает снижение когнитивных функций, ослабление критического мышления и способности прогнозировать последствия своих действий. В таком состоянии человек теряет контроль над собой, его реакции становятся замедленными, что неизбежно повышает вероятность аварийности [1].

По мнению О. В. Стрильца и Ю. И. Черниковой, состояние опьянения довольно часто выступает в качестве обстоятельства, способствующего совершению преступления. Оно тормозит процессы принятия решений, что объясняется воздействием алкоголя, наркотических средств или одурманивающих веществ на центры головного мозга, ответственные за импульсивность и саморегуляцию [2].

Л. В. Сердюк утверждает, что в таких случаях речь должна идти не о неосторожности, а о косвенном умысле. Водитель сознательно рискует причинить вред другим участникам дорожного движения, проявляя безразличие к возможным нежелательным результатам [3].

Как отмечает Л. В. Федорук, в состоянии опьянения человек теряет навыки восприятия ситуации и внешней обстановки. Негативные поступки, которые в трезвом состоянии казались бы неприемлемыми, в состоянии опьянения могут расцениваться как допустимые или даже позитивные. Это объясняется снижением внутренней сдерживающей функции, которая обычно препятствует совершению импульсивных и противоправных действий. По сути, алкоголь, наркотики или другие одурманивающие вещества ослабляют моральные барьеры и фильтры, позволяя проявиться скрытым агрессивным или антисоциальным импульсам. Под их воздействием утрачивается склонность к предвидению. Это затрудняет оценку рисков и последствий своего поведения [4].

Поддержим мнение представителей научного сообщества. Сам факт нахождения лица за рулем транспортного средства в состоянии опьянения представляет собой чрезвычайно высокую общественную опасность. Состояние опьянения искажает действительность, замедляет реакцию, нарушает координацию движений и снижает концентрацию внимания. Поведение человека становится непредсказуемым: он может превышать скорость, игнорировать дорожные знаки, совершать резкие маневры, не реагировать на опасные ситуации. Водитель становится угрозой не только для себя, но и для пешеходов, пассажиров и водителей других транспортных средств. Его действия нарушают социальный порядок, ослабляют безопасность

дорожного движения. Более того, общественная опасность управления транспортным средством в состоянии опьянения выходит за рамки непосредственного риска ДТП. Она затрагивает морально-этические нормы. Действия пьяного водителя свидетельствуют о циничном, пренебрежительном отношении к окружающим, полном отсутствии ответственности и социальной зрелости. Это подрывает доверие к системе правопорядка, способствует формированию нетерпимости к нормам безопасности и создает отрицательный пример.

Конечно же, показатель общественной опасности зависит от множества факторов, включая степень опьянения водителя, тип транспортного средства, условия дорожного движения, наличие или отсутствие других обстоятельств. Тем не менее при управлении транспортным средством в таком состоянии всегда существует реальная угроза жизни и здоровью людей.

В российской уголовно-правовой доктрине много лет активно обсуждается вопрос усиления ответственности при оставлении места ДТП. Еще до введения в 2019 г. данного квалифицирующего признака было опубликовано большое количество научных работ, в которых авторы аргументировали необходимость принятия соответствующего законодательного решения. Так, Н. В. Иванцова отмечает, что оставление места ДТП приводит к тому, что пострадавшие остаются без медицинской помощи. Подобное положение усугубляет их состояние и приводит к более серьезным последствиям. В некоторых случаях, подчеркивает автор, установление виновника происшествия и привлечение его к ответственности становятся практически невозможными [5].

По мнению И. В. Танаги, оказание своевременной помощи пострадавшим может существенно снизить тяжесть последствий ДТП. Правовед подчеркивает, что обязанность помогать жертвам аварии, а также ответственность за бездействие в этой ситуации должны регулироваться нормами уголовного законодательства [6].

Согласимся с доводами правоведов. Основная причина ужесточения ответственности кроется в крайне негативном воздействии деяния. Оставление места ДТП, во-первых, демонстрирует безразличие к жизни и здоровью других людей. Во-вторых, препятствует установлению всех обстоятельств произошедшего, поскольку сразу после аварии место происшествия содержит критически важную информацию, позволяющую восстановить картину события и определить виновного.

В-третьих, создает прецедент безнаказанности и способствует распространению подобного поведения среди других водителей.

Вне всяких сомнений, включение рассматриваемого квалифицирующего признака представляет собой логичный шаг, позитивную тенденцию, направленную на повышение безопасности дорожного движения и реализацию неотвратимости наказания. Такой подход служит эффективным сдерживающим фактором для водителей, склонных к нарушению установленных правил.

Введенное в 2022 г. третье отягчающее обстоятельство, полагаем, также обладает высокой степенью общественной опасности. Управление транспортным средством лицом, не имеющим или лишенным на это права, затрагивает не только правовые, но и социальные аспекты жизни общества, создавая угрозу стабильности дорожно-транспортной системы. Лицо сознательно пренебрегает правилами дорожного движения, а отсутствие необходимого опыта вождения, недостаточные знания закрепленных норм многократно увеличивают вероятность аварий. Опасность такого поведения заключается в риске причинения вреда правоохраняемым интересам. Водители без прав часто не обладают необходимыми навыками, не учитывают особенности дорожной обстановки и не способны правильно реагировать на непредвиденные ситуации. Подобные нарушения дестабилизируют дорожное движение.

С позицией законодателя относительно усиления ответственности при наличии описанных обстоятельств, безусловно, следует согласиться. Вместе с тем в настоящее время в равном правовом положении находятся лица, которые совершают анализируемое деяние в состоянии опьянения, оставляют место его совершения, не имеют или лишены права управления транспортными средствами.

Следует указать, что включение квалифицирующего признака «сопряжено с оставлением места его совершения» было детерминировано обеспечением равных условий в уголовном преследовании лица, скрывшегося с места совершения ДТП, в отношении которого подтвердить состояние опьянения на момент совершения преступления не представляется возможным, и лица, управляющего транспортным средством в таком же состоянии, но оставшегося на месте ДТП¹.

¹ См.: О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации: пояснит. записка к проекту федер. закона // Система обеспечения законодательной деятельности. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/575472-7> (дата обращения: 12.11.2024).

Водитель, покинувший место аварии, разумеется, может стремиться скрыть состояние опьянения. Однако это не единственная возможная мотивация. Как отмечает О. В. Стрилец, термин «оставление» может иметь различные трактовки. Порой оно происходит по независящим причинам, например вследствие поломки автомобиля, сильного стресса, испуга или других жизненных обстоятельств [7].

Так, Ф., управляя автомобилем, осуществляя со скоростью около 5 км/ч поворот направо, отвлекся во время движения на сотовый телефон, не предоставил преимущество в движении пешеходу, чем создал опасность для других участников движения, произвел наезд на пешехода Р. и скрылся с места происшествия. В результате ДТП Р. причинен закрытый чрезвертельный перелом левой бедренной кости со смещением.

Подсудимый Ф. в судебном заседании виновным себя признал полностью, раскаялся в содеянном и пояснил, что данное ДТП произошло ввиду его собственной невнимательности. Согласно показаниям свидетеля О., после наезда на пешехода Р. водитель остановил автомобиль и вышел из салона. Очевидцы происшествия стали предлагать потерпевшей вызвать скорую помощь, но она отказалась. Затем потерпевшую довели до ее квартиры. Подсудимый Ф. все это время находился рядом с потерпевшей.

Ф. не вызывал на место ДТП сотрудников скорой помощи и ГИБДД, находился в шоковом состоянии. В итоге суд признал Ф. виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ, и назначил ему наказание в виде лишения свободы на срок 3 (три) года 6 (шесть) месяцев с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами на срок 2 (два) года 6 (шесть) месяцев².

Полагаем, что обстоятельства оставления места ДТП для каждого случая уникальны, и отсутствие механизма дифференциации ответственности в зависимости от причин такого поступка идет вразрез с основополагающими идеями уголовного права. Законодатель, стремясь предотвратить безнаказанность виновников ДТП и обеспечить

² См.: Приговор Калининского районного суда г. Челябинска (Челябинская область) от 12 февраля 2024 г. по делу № 1-81/2024 // База данных судебных актов, судебных решений и нормативных документов. URL: <http://sudact.ru> (дата обращения: 15.11.2024).

помощь пострадавшим, создает формализованную систему, в ряде случаев нарушающую требования принципа справедливости. Очевидно, что мотивы оставления места ДТП должны учитываться при квалификации деяния.

Кроме того, анализ судебных приговоров, вынесенных в 2023—2024 гг., свидетельствует об отсутствии гарантии усиления ответственности лиц, совершивших анализируемое деяние, при наличии нескольких квалифицирующих признаков. Так, З., не имея водительского удостоверения на право управления транспортным средством, управляя технически исправным автомобилем, подъезжая к нерегулируемому пешеходному переходу, совершил наезд на Д. и А. После чего З. не включил аварийную сигнализацию, не выставил знак аварийной остановки, не принял меры для оказания первой помощи пострадавшим, не вызвал скорую медицинскую помощь, не сообщил о ДТП в полицию и, не дождавшись сотрудников полиции, покинул место ДТП. В результате здоровью потерпевших Д. и А. причинен тяжкий вред. З. признан судом виновным в совершении преступления, предусмотренного пп. «б», «в» ч. 2 ст. 264 УК РФ, и ему назначено наказание в виде лишения свободы сроком на 3 (три) года с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, на срок 2 (два) года¹.

Как видим, в первом случае виновный совершил преступление при наличии одного отягчающего обстоятельства (оставление места ДТП), а во втором установлены два квалифицирующих признака (отсутствие права управления транспортным средством, оставление места ДТП). Смягчающие обстоятельства идентичны, отягчающие — отсутствуют. Однако во втором случае суд назначил виновному менее строгое наказание (при наличии двух потерпевших).

Рассмотрим другой пример. Н., управляя автомобилем, нарушил правила дорожного движения, в результате чего совершил наезд на шедшего по правому краю проезжей части пешехода С., после чего скрылся с места ДТП. От полученных повреждений С. скончалась.

¹ См.: Приговор Центрального районного суда г. Хабаровска (Хабаровский край) от 30 января 2024 г. по делу № 1-463/2023 // База данных судебных актов, судебных решений и нормативных документов. URL: <http://sudact.ru> (дата обращения: 15.11.2024).

В результате медицинского освидетельствования Н. был выявлен уровень фермента этилглюкоранина более 500 нг/мл. Согласно показаниям заведующего поликлинико-диспансерным отделением ОГБУЗ «Старооскольский центр психиатрии и психиатрии-наркологии» П., это свидетельствует о том, что на момент ДТП в организме Н. находилась высокая доза алкоголя.

Подсудимый Н. не отрицал, что до произошедшего ДТП он употребил три бутылки содержащего алкоголь пива, что подтвердила свидетель К. Из протоколов об отстранении от управления транспортным средством, акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения следует, что у Н. имелись признаки алкогольного опьянения: резкий запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, покраснения кожного покрова.

Судом также установлено, что Н. скрылся с места происшествия. Из его показаний следует, что после наезда на пешехода он находился в стрессовом состоянии, сильно испугался, скорости не снизил, не остановился, приехал домой, выпил лекарства и лег спать.

Н. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного пп. «а», «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ, и получил наказание в виде лишения свободы сроком на 3 (три) года с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, на срок 3 (три) года². Аналогичное наказание было назначено Т., признанному судом виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «в» ч. 4 ст. 264 УК РФ³.

Считаем, что упомянутые проблемы могут быть решены путем выделения квалифицирующих признаков, предусмотренных пп. «а», «б» и «в» чч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, в отдельные составы. Следует отметить, что ранее оставление места ДТП уже было отражено в ст. 265 УК РФ в качестве отдельного преступления. Однако

² См.: Приговор Старооскольского районного суда (Белгородская область) от 29 января 2024 г. по делу № 1-103/2023 // База данных судебных актов, судебных решений и нормативных документов. URL: <http://sudact.ru> (дата обращения: 15.11.2024).

³ См.: Приговор Островского районного суда (Костромская область) от 29 января 2024 г. по делу № 1-101/2023 // Там же.

в 2003 г. в результате принятия Федерального закона от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ деяние подверглось декриминализации¹. И. В. Танага отмечает, что причиной исключения ст. 265 из уголовного законодательства стало несовершенство описания признаков опасного поведения и возникшие сложности квалификации. Автор также указывает на разные подходы правоприменителей к интерпретации этой нормы [6]. В период действия ст. 265 были попытки оспорить ее конституционность².

Полагаем, что целесообразно не просто «реанимировать» состав преступления, который был предусмотрен в ст. 265 УК РФ, устранив имевшиеся ранее юридико-технические неточно-

сти³, но и предусмотреть повышенную ответственность за то же деяние, совершенное с целью скрыться с места ДТП. Такой подход представляется наиболее приемлемым, поскольку он способствует разграничению наказания в зависимости от причин оставления места ДТП.

При всей сложности и многогранности обозначенной проблемы постоянное совершенствование законодательства и практики его применения является одним из гарантов безопасности на российских дорогах. Дальнейшие исследования в рассматриваемой области должны включать поиск оптимальных механизмов дифференциации, направленных прежде всего на предупреждение ДТП и обеспечение безопасности участников дорожного движения в рамках приоритетного направления деятельности современного Российского государства.

1. Спасенников Б. А., Спасенников С. Б. Невменяемость в уголовном праве: монография. Москва: Юрлитинформ, 2013. 253 с.

2. Стрилец О. В., Черникова Ю. И. Состояние опьянения как обстоятельство, отягчающее вину и наказание // Теория и практика общественного развития. 2013. № 11. С. 548—550.

3. Сердюк Л. В. Безопасность эксплуатации транспорта, охрана общественного порядка и защита личности // Lex Russica. 2016. № 11 (120). С. 126—134.

4. Федорук Л. В. Влияние состояния опьянения на уголовную ответственность в российском законодательстве и международном уголовном праве // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2023. № 2 (86). С. 121—124.

5. Иванцова Н. В. О совершенствовании законодательных норм об автотранспортных преступлениях // Пробелы в российском законодательстве. 2010. № 3. С. 152—155.

¹ См.: О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 15.11.2024).

² См.: По делу о проверке конституционности статьи 265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А. А. Шевякова: постановление Конституционного Суда РФ от 25 апреля 2001 г. № 6-П // Официальный сайт Конституционного Суда Российской Федерации. URL: <http://doc.ksrf.ru/decision/KSRFDecision30377.pdf> (дата обращения: 12.11.2024).

1. Spasennikov B. A., Spasennikov S. B. Insanity in criminal law. Monograph. Moscow: Yurlitinform; 2013: 253. (In Russ.).

2. Strilets O. V., Chernikova Yu. I. Being intoxicated as a factor (circumstance) aggravating guilt and punishment. Theory and practice of the social development, 548—550, 2013. (In Russ.).

3. Serdyuk L. V. Safety of transport use, protection of public order and of an individual. Lex Russica, 126—134, 2016. (In Russ.).

4. Fedoruk L. V. Influence of being intoxicated on criminal responsibility in the Russian legislation and international criminal law. Scientific notes of the Russian Customs Academy (the Saint Petersburg branch named after V. B. Bobkov), 121—124, 2023. (In Russ.).

5. Ivantsova N. V. On improving legislative norms on motor vehicle (road traffic) crimes. Gaps in the Russian legislation, 152—155, 2010. (In Russ.).

³ Необходимо исключить двоякое толкование нормы: из описания признаков преступного поведения в диспозиции должно однозначно следовать, что общественно опасные последствия наступают в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а не оставления места ДТП (см. подробнее: [8]).

6. Танага И. В. Нужна ли в Уголовном кодексе Российской Федерации специальная норма об уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия? // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2014. № 4 (26). С. 50—54.

7. Стрилец О. В. Отдельные вопросы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Актуальные проблемы применения уголовного законодательства: сб. материалов междунар. науч.-практ. конф. Ростов-на-Дону: Ростов. юрид. ин-т МВД России, 2020. С. 221—226.

8. Нифталиева И. А. Принцип справедливости в уголовном праве: монография. Москва: Юрлитинформ, 2024. 141 с.

6. Tanaga I. V. Does the Criminal Code of the Russian Federation need a special provision on criminal responsibility for leaving (escaping from) the scene of a road traffic accident? Bulletin of the Krasnodar University of the Ministry of the Interior of Russia, 50—54, 2014. (In Russ.).

7. Strilets O. V. Certain issues to qualify criminal violations of traffic rules and use of vehicles. In: Topical problems of application of criminal legislation. Collection of materials of the international scientific and practical conference. Rostov-on-Don: Rostov Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia; 2020: 221—226. (In Russ.).

8. Niftalieva I. A. Principle of justice in criminal law. Monograph. Moscow: Yurlitinform; 2024: 141. (In Russ.).

Нифталиева Ирина Алисаламовна,

доцент кафедры уголовного права
учебно-научного комплекса
по предварительному следствию
в органах внутренних дел
Волгоградской академии МВД России,
кандидат юридических наук,
niftalieva89@yandex.ru

Niftalieva Irina Alisalamovna,

associate professor
at the department of criminal law
of the educational and scientific complex
for the preliminary investigation
in the internal affairs bodies
of the Volgograd Academy
of the Ministry of the Interior of Russia,
candidate of juridical sciences;
niftalieva89@yandex.ru

Буданова Елена Александровна,

заместитель начальника
кафедры уголовного права и криминологии
Воронежского института МВД России,
кандидат юридических наук, доцент;
budanovaelena@yandex.ru

Budanova Yelena Aleksandrovna,

deputy head of the department
of criminal law and criminology
of the Voronezh Institute
of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
candidate of juridical sciences, docent;
budanovaelena@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 10.03.2025; одобрена после рецензирования 17.03.2025; принята к публикации 15.05.2025.

The article was submitted 10.03.2025; approved after reviewing 17.03.2025; accepted for publication 15.05.2025.

* * *