

УГОЛОВНОЕ ПРАВО И КРИМИНОЛОГИЯ; УГОЛОВНО-ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ ПРАВО

УДК.343.97

DOI: 10.18384/2310-6794-2021-1-63-71

УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ЗАПРЕТ КАК МЕРА ПРОФИЛАКТИКИ ОБЩЕСТВЕННО ОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ, СОЗДАЮЩЕГО УГРОЗУ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПОСТАНОВКА ВОПРОСА

Борцов В. В.¹, Нудель С. Л.²

¹Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел РФ
664047, г. Иркутск, ул. Лермонтова, д. 110, Российская Федерация

²Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ
117218, г. Москва, Большая Черемушkinsкая ул., д. 34, Российская Федерация
Всероссийский научно-исследовательский институт Министерства внутренних дел РФ
121069, г. Москва, ул. Поварская, д. 25, стр. 1, Российская Федерация

Аннотация

Цель. Разработать предложения и рекомендации, направленные на развитие мер профилактики дорожно-транспортных преступлений.

Процедура и методы. Проведён анализ действующего российского и зарубежного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения, документов стратегического планирования, научных работ по теме исследования. В работе использовались логико-юридический и общенаучные методы.

Результаты. Проведённый анализ выявил недостатки модели профилактики дорожно-транспортных преступлений, классификации угроз безопасности дорожного движения.

Теоретическая и/или практическая значимость. Результаты исследования вносят теоретический и практический вклад в развитие системы мер профилактики дорожно-транспортных преступлений.

Ключевые слова: дорожно-транспортная преступность, угроза безопасности, уголовно-правовой запрет, криминализация, пенализация

CRIMINAL LEGAL BAN AS A MEASURE FOR PREVENTING PUBLIC DANGEROUS BEHAVIOR THREATENING ROAD SAFETY: STATEMENT OF THE QUESTION

V. Bortsov¹, S. Nudel²

¹East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
110, Lermontova ul., Irkutsk, 664047, Russian Federation

²Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
34, Bolshaya Cheremushkinskaya ul., Moscow, 117218, Russian Federation
All-Russian Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
25-1, Povarskaya ul., Moscow, 121069, Russian Federation

Abstract

Aim. To develop proposals and recommendations aimed at the development of measures for road traffic crimes prevention.

Methodology. The analysis of the current Russian and foreign legislation in the field of road safety, strategic planning documents, scientific papers on the research topic is carried out. During the research, general scientific methods and logical-legal method were applied.

Results. The analysis revealed the shortcomings of the model for the prevention of road traffic crimes, threats to road safety.

Research implications. The results of the study make a theoretical and practical contribution to the development of a system of measures for preventing the road traffic crimes.

Keywords: road traffic crime, security threat, criminal law prohibition, criminalization, penalization

Введение

Вопросам повышения безопасности дорожного движения уделяется особое внимание как в России, так и в мире в целом. За последние 7 лет в Российской Федерации удалось добиться стабильного снижения дорожно-транспортной преступности и аварийности и, как результат, травматизма и смертности. На протяжении значительного периода времени государством проводятся мероприятия, направленные на улучшение безопасности дорожного движения: происходит реализация второго этапа федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2013–2020 годах»¹, которая сменила федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2006–2012 годах»; утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в РФ на 2018–2024 гг.; изменён правовой инструментарий: ужесточены меры административной и уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, проведён ряд технических мероприятий.

В то же время, несмотря на принимаемые меры, направленные на предупреждение причин и условий дорожно-транс-

портных происшествий (ДТП), Россия продолжает находиться в числе неблагоприятных стран по уровню аварийности, уступая, в т. ч., Китаю, Бразилии, Индии, Мексике². Сложившаяся обстановка остаётся сложной, свидетельствует об актуальности поиска дополнительных мер по обеспечению безопасности дорожного движения вплоть до установления новых уголовно-правовых запретов.

Предпосылки введения нового уголовно-правового запрета

подавляющее большинство правоведов сходятся во мнении, что для криминализации запрещаемое деяние должно быть общественно-опасным, нести угрозы личности, обществу, государству³. Общественная опасность деяния состоит в том, что оно причиняет или создаёт угрозу причинения определённого вреда общественным отношениям⁴. Как отмечает А. И. Коробеев, уголовным законом запрещаются те или иные деяния, потому что они являются общественно опасными. Деяния не становятся общественно опасными из-за запрета, они изначально несут угрозу общественным отношениям⁵.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 № 1995-р О Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. № 45. Ст. 6282.

² Россия в мировом рейтинге смертей в результате ДТП // Портал правовой статистики Генеральной прокуратуры Российской Федерации. URL: http://crimestat.ru/world_ranking_road_traffic_deaths (дата обращения: 17.10.2020).

³ Лопашенко Н. А. Уголовная политика. М.: Волтерс Клувер, 2009. С. 106–107.

⁴ Кузнецова Н. Ф. Преступление и преступность. М., 1969. С. 60.

⁵ Коробеев А. И. Советская уголовно-правовая по-

Значит, для повышения безопасности дорожного движения путём выработки мер уголовного-правового воздействия необходимо определить перечень таких деяний, которые можно признать общественно опасными, создающими угрозу причинения вреда значимым общественным отношениям и которые сами по себе, без привязки к определённым последствиям, нарушают условия существования определённой системы мер, направленных на поддержание безопасности в этой сфере человеческой деятельности.

М. В. Бавсун, говоря о принятии и отмене уголовно-правовых норм, обратил внимание на целесообразность, которая зависит от общественной опасности деяния и его влияния на общественное сознание и процессы, происходящие в обществе, его распространённости, степени тяжести последствий, яркой антисоциальной направленности как деяния, так и лица, совершившего данное деяние [3, с. 12].

Для формирования перечня таких деяний, представляющих общественную опасность в сфере дорожного движения, но ещё не криминализованных, необходимо учитывать состояние, причины и условия дорожно-транспортной преступности, определить понятие угрозы общественным отношениям.

Согласно толковому словарю С. И. Ожегова, угроза – это «возможная опасность», а безопасность – «состояние, при котором существует защита от опасности»¹, т. е. защита от опасности, которая может принести несчастье или причинить какой-либо вред.

В настоящее время «безопасность» определяется как «состояние защищённости личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан Российской Федерации (далее – граждане), достойные качество и уровень их жизни, суверени-

тет, независимость, государственная и территориальная целостность, устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации», а термин «угроза национальной безопасности – совокупность условий и факторов, создающих прямую или косвенную возможность нанесения ущерба национальным интересам»².

В Федеральном законе № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» термин «безопасность дорожного движения» определён как «состояние данного процесса, отражающее степень защищённости его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий»³.

Для общего анализа рассмотрим определение термина «угроза». В рамках «Концепции общественной безопасности» угроза определена как «прямая или косвенная возможность нанесения ущерба правам и свободам человека и гражданина, материальным и духовным ценностям общества»⁴.

Рассмотрев эти и другие понятия, можно сделать вывод, что угроза – это прямая или косвенная опасность, помеха какому-либо объекту. При этом наступление вредных последствий не является обязательным признаком угрозы.

В VI разделе Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 год⁵ определён перечень угроз в области безопасности дорожного движения. Отнесение некоторых факторов к категории «угроза», на наш взгляд, является

литика: проблемы криминализации и пенализации. Владивосток, 1987. С. 70.

¹ Ожегов С. И. Толковый словарь русского языка. М.: Азъ, 1992. 907 с.

² Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2016 г. № 1 (Ч. II). Ст. 212.

³ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

⁴ Концепция общественной безопасности (утвер. Президентом Российской Федерации 14.11.2013 № Пр-2685) // Официальный сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/19653> (дата обращения: 23.10.2020).

⁵ Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 5. Ст. 774.

спорным. Например, утверждение, что «возраст» автотранспортного средства более 10 лет является угрозой безопасности дорожного движения, не находит подтверждения ни в сборниках «Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации» за период 2015–2019 годы¹, ни в статистическом сборнике «Преступность и правонарушение (2015–2019)»², подготовленных с участием Госавтоинспекции. ДТП с участием таких автотранспортных средств происходят не чаще, чем с автотранспортными средствами более «свежего» года выпуска, что свидетельствует о безосновательности отнесения данного фактора к категории угроз.

Фактор в виде наличия в России ряда экономических проблем, зачастую препятствующих принятию необходимых мер по повышению безопасности дорожного движения, также нельзя отнести к категории «угроза». В рамках реализации федеральной целевой программы «Обеспечение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», несмотря на нестабильность в экономике страны, выделено и освоено значительное количество денежных средств: в 2019 г. – 5 838 358 500, в 2018 г. – 44 596 197 200, в 2017 г. – 4 630 949 600 руб.³

Такие «угрозы», как «несовершенство действующей системы оповещения о дорожно-транспортных происшествиях», «несовершенство системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях» скорее являются факторами, сопутствующими дорожно-транспортной преступности, влияющими на тяжесть последствий, нежели на те самые причины и условия, которые порож-

дают правонарушающее поведение в сфере безопасности дорожного движения.

И наоборот, согласно статистическим данным Госавтоинспекции, основным источником угроз безопасности дорожного движения является водитель (табл. 1). Доля ДТП по вине водителей остаётся достаточно высокой⁴.

Приведённая статистика говорит о том, что имеющиеся средства правового воздействия оказывают недостаточное сдерживающее влияние на правонарушающее поведение водителей. Необходимо проводить работу по снижению возможных рисков таких происшествий, реконструируя дороги, улучшая системы пассивной безопасности автомобилей. Вместе с тем основная и реальная угроза безопасности дорожного движения – противоправное поведение водителей – сохраняет свой криминогенный потенциал, а потому не позволит добиться желаемого уровня безопасности без пересмотра подхода к методам противодействия этой угрозе.

При этом, как уже отмечалось, в уголовном законодательстве одним из признаков преступления определяется общественная опасность деяния, причиняющего или способного причинить, либо создающего угрозу причинения существенного вреда охраняемому уголовным законом объекту. В то же время в центре внимания мер уголовно-правового воздействия стоит именно человек – виновно совершивший общественно опасное деяние, запрещённое под угрозой наказания. Об этом свидетельствуют принципы вины, равенства граждан перед законом, справедливости и даже гуманизма.

На неотделимость личности виновного от совершённого им деяния при оценке общественной опасности указывает и Конституционный суд Российской Федерации⁵.

⁴ Аналитические обзоры // Научный центр безопасности дорожного движения: [сайт]. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/ресурсы/аналитические-обзоры-состояние-безопасность> (дата обращения: 15.10.2020).

¹ Аналитические обзоры // Научный центр безопасности дорожного движения: [сайт]. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/ресурсы/аналитические-обзоры-состояние-безопасность> (дата обращения: 15.10.2020).

² Преступность и правонарушения (2015–2019): стат. сб. М.: ГИАЦ МВД России, 2020.

³ Годовые отчеты ФЦП ПБДД [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru/accountancy/program-reporting> (дата обращения: 15.10.2020).

⁵ Постановление Конституционного Суда РФ от 19.03.2003 № 3-П «По делу о проверке консти-

Таблица 1/ Table 1

Статистика дорожно-транспортных происшествий / Accident statistics

	2019	2018	2017	2016	2015
ВСЕГО	164 358	168 099	169 432	173 694	184 000
Нарушение ПДД водителями	146 688	148 142	143 458	150 860	157 943
Неудовлетворительное состояние улиц и дорог	54 393	59 421	67 896	71 550	63 093
Нарушение ПДД пешеходами	18 138	19 169	20 976	21 922	25 025
Техническая неисправность т/с	6 734	6 221	6 455	5 394	2 553

На наш взгляд, именно неверная расстановка оценок общественной опасности в действующей гл. 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» снижает эффективность уголовно-правовой охраны значимых общественных отношений, в т. ч. интересов личности и общества в сфере дорожного движения. Так, ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» связывает общественную опасность с характером наступивших общественно опасных последствий: они являются и криминообразующим признаком, и дифференцирующим [10]. Единственное, что сейчас отражает общественно опасные свойства самого водителя транспортного средства, – это признак совершения деяния в состоянии опьянения либо оставление им места ДТП.

Разумеется, само по себе поведение водителя нельзя признавать преступным (криминализовать): для этого оно должно

тационности положений Уголовного кодекса Российской Федерации, регламентирующих правовые последствия судимости лица, неоднократно и рецидива преступлений, а также пунктов 1–8 Постановления Государственной Думы от 26 мая 2000 года «Об объявлении амнистии в связи с 55-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов» в связи с запросом Останкинского межмуниципального (районного) суда города Москвы и жалобами ряда граждан» // Законы, кодексы и нормативно-правовые акты Российской Федерации [сайт]. URL: <https://legalacts.ru/doc/postanovlenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-19032003-n> (дата обращения: 20.10.2020).

быть одновременно опасным для других участников дорожного движения и обладать свойством прецедентности, т. е. содержать в себе способность изменить социальную действительность, воздействовать на социальные ценности [4]. Л. М. Прокументов справедливо отмечает: вредоносность деяния состоит именно в способности его причинять вред обществу, нельзя считать общественно опасным деяние, которое реально причинило вред, поскольку в таком случае его общественная опасность уже реализовалась [7, с. 90].

Признавать «общественную опасность» признаком исключительно деяния некорректно, поскольку носителем этого свойства является личность¹ (в нашем случае – водитель транспортного средства). В поведении индивида эти свойства проявляются объективно. И если вредные последствия могут наступать с т. зр. виновного лица по неосторожности, то само правонарушающее поведение, являющееся ближайшим криминогенным фактором, подчас оказывается умышленным.

А. Б. Сахаров в этой связи указывал, что общественная опасность личности преступника может базироваться на таких психологических обстоятельствах, как глубина и стойкость антиобщественной установки. По его мнению, лицо, имеющее антисоциальные взгляды, не считающееся

¹ Криминология: учебник / под. общ. ред. А. И. Долговой. М.: Норма, ИНФРА-М, 2013. С. 386.

с интересами других лиц, установленными условиями общественного существования, скорее и легче решится на удовлетворение своих желаний и потребностей¹. Несмотря на то, что у автотранспортных преступников эта черта менее выражена, чем у лиц, совершающих общеуголовные умышленные преступления, она присутствует и приобретает важное значение в сочетании с темпераментом, характером, волевыми и эмоциональными свойствами человека². Вышеприведённые статистические данные, а также исследования отечественных правоведов³ объективно свидетельствуют, что в России сохраняется высокая доля водителей транспортных средств, характеризующихся общественно опасным сочетанием перечисленных свойств.

Мнение П. С. Дагеля о том, что криминализация вызвана невозможностью справиться с деянием, обладающим высокой степенью общественной опасности, иными способами⁴, следует признать актуальным в настоящее время. Само же наказание следует рассматривать как «один из факторов формирования культуры, который позволяет более глубоко понять и оценить социальные и культурные отношения, традиции, нормы и ценности современного общества» [2, с. 24].

Остаётся добавить, что криминализация может и должна использовать такие модели, которые основное внимание уделяют общественно опасным свойствам личности виновного и устанавливают ответственность за их проявление, не дожидаясь наступления вредных последствий [5, с. 21, 35–38].

Зарубежный опыт

Обратимся к зарубежному опыту использования уголовно-правового запрета не в качестве средства возмездия (или восстановления социальной справедливости), а именно в качестве превентивной меры. Подобный крен уголовной политики (с переходом к вопросам управления безопасностью) происходит во многих зарубежных странах [8, с. 127–136].

Направление развития уголовного законодательства не следует автоматически сбрасывать со счетов и рассматривать возможные пути его использования с минимизацией негативных последствий криминализации [1, с. 67–68, 74–75], а криминализацию не нужно рассматривать как недопустимое ограничение права на свободу. Такая же позиция и у Конституционного Суда РФ⁵.

Согласно п. 1 ст. 338 Закона об уголовном праве Израиля, подлежит привлечению к уголовной ответственности «лицо, управляющее транспортным средством поспешным или небрежным образом, которое может подвергнуть опасности жизнь человека или причинить ему телесные повреждения»⁶. Санкция за данное преступление составляет 3 года.

Аналогичная норма содержится в § 315С Уголовного кодекса Федеративной Республики Германии. В данной статье не только определена ответственность за вредоносное поведение, создающее угрозу, но и сформулирован его квалифицированный состав. В п. 1 предусматривается уголовная ответственность за управление транспортным средством «под действием алкогольных напитков или других одурманивающих средств» или «при наличии у него психических или физических недостатков, при которых он не в состоянии вести транспортное средство». В п. 2 закрепляется уголовная ответственность за

¹ Сахаров А. Б. О личности преступника и причинах преступности в СССР. М.: Юридическая литература, 1961. С. 163.

² Сахаров А. Б. О личности преступника и причинах преступности в СССР. М.: Юридическая литература, 1961. С. 164, 165, 182–195.

³ Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. С. 322.

⁴ Дагель П. С. Проблемы советской уголовной политики. Владивосток, 1982. С. 57.

⁵ Постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2001 №6-П; Определение Конституционного Суда РФ от 10.07.2003 №270-О и др.

⁶ Закон об уголовном праве Израиля [Электронный ресурс]. URL: <http://library.khpg.org/files/docs/1375279180.pdf> (дата обращения: 20.10.2020).

деяние, когда водитель грубо нарушает правила дорожного движения и при этом не проявляет предупредительности по отношению к другим участникам дорожного движения, а именно не учитывает правила движения по определённой полосе или в определённом направлении, обгона или вождения при обгоне, разворота, предоставления преимущественного права на перекрёстках, проезда пешеходных переходов, не обозначает остановку транспортного средства на дороге, если это предусмотрено ПДД, при условии, что своими действиями создаёт угрозу жизни или здоровью другого человека или имуществу, имеющему значительную стоимость¹.

В отличие от норм уголовного закона Израиля, в Германии санкция жёстче и срок лишения свободы может достигать 5-ти лет.

Изучая вопрос криминализации общественно опасного поведения водителя, можно сказать, что, когда возникает угроза безопасности участников дорожного движения, в качестве основной цели преследуется не кара за наступление тяжких или необратимых последствий, а профилактика безопасного поведения участников дорожного движения. Но, как справедливо отмечают отечественные правоведы, нормы УК РФ об ответственности за неосторожное причинение вреда в сфере дорожного движения обладают невысоким профилактическим потенциалом [9, с. 317, 320] и выполняют в основном функцию констатации неудовлетворительного положения дел в этой сфере – на место водителям-аварийщикам, привлечённым к уголовной ответственности, «приходят» новые [6, с. 253–254, 301–302].

Согласно данным ВОЗ, уровень смертности на дорогах в Германии составляет 4,1 смертей на 100 тыс. населения, в Израиле – 4,2 смертей на 100 тыс. населения, в России – 18 смертей на 100 тыс. на-

селения². Безусловно, на данный фактор влияют и другие показатели, но не стоит забывать, что количество ДТП по вине водителя в России среди общей массы ДТП с 2015 по 2019 гг. увеличилось с 85,5% до 89,2%, без учёта ДТП в связи с технической неисправностью автотранспортного средства, где вина также лежит на водителе-владельце или собственнике данного средства.

Заключение

Разумеется, подобная криминализация должна быть подготовленной в криминологическом плане. В первую очередь, необходимо исследовать массив дорожно-транспортных преступлений для выявления моделей правонарушающего поведения, которые с высокой степенью вероятности влекут за собой наступление общественно опасных последствий. Подобные нарушения можно назвать «грубыми» или же объединить категорий «общественно опасное поведение участника дорожного движения». Во-вторых, необходимо проработать понятие «угроза безопасности дорожного движения», перечень таких угроз, чтобы создать логические и уголовно-политические основания для использования профилактического потенциала уголовно-правовых запретов. В-третьих, может потребоваться проработка модели пенализации с большими сроками запрета управления транспортным средством, а также механизмов ответственности за неисполнение приговора суда, вынесенного за совершение такого преступления. В-четвёртых, необходимо провести оценку возможных рисков с целью минимизации негативных последствий криминализации.

Статья поступила в редакцию 21.12.2020.

¹ Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии [Электронный ресурс]. URL: <http://library.khpg.org/files/docs/1375279180.pdf> (дата обращения: 20.10.2020).

² Россия в мировом рейтинге смертей в результате ДТП // Портал правовой статистики Генеральной прокуратуры Российской Федерации. URL: http://crimestat.ru/world_ranking_road_traffic_deaths (дата обращения: 17.10.2020).

ЛИТЕРАТУРА

1. Антонов А. Д. Теоретические основы криминализации и декриминализации: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2001. 182 с.
2. Бабаев М. М., Пудовочкин Ю. Е. Уголовное наказание как фактор формирования культуры и средство разрешения культурного конфликта // Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы конфер. 2016. С. 15–20.
3. Бавсун М. И. Целесообразность в уголовном праве: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2002. 22 с.
4. Безбородов Д. А. Показатели общественной опасности многосубъектных преступлений // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2018. № 3 (68). С. 62–69.
5. Гуринская А. Л. Англо-американская модель предупреждения преступности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Калининград, 2018. 46 с.
6. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов, В. Н. Шиханов. СПб.: Юридический центр Пресс, 2011. 480 с.
7. Прозументов Л. М. Основание криминализации (декриминализации) деяний // Вестник Томского государственного университета. Право. 2014. № 4 (14). С. 81–91.
8. Сморгунова А. Л. Трансформация уголовной политики в США и Великобритании (конец XX–XXI вв.) // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. 2008. № 56. С. 127–136.
9. Стешич Е. С. Криминология гомицида. М.: Юрлитинформ, 2019. 491 с.
10. Тарасенко В. В. К вопросу депенализации состояния опьянения как квалифицирующего признака состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2020. № 3 (35). С. 87–106.

REFERENCES

1. Antonov A. D. *Teoreticheskie osnovy kriminalizatsii i dekriminalizatsii: dis. ... kand. yurid. nauk* [Theoretical foundations of criminalization and decriminalization: PhD thesis in Juridical sciences]. Moscow, 2001. 182 p.
2. Babaev M. M., Pudovochkin Yu. E. [Criminal punishment as a factor in the formation of culture and a means of resolving cultural conflict]. In: *Ugolovnaya politika i kultura protivodeistviya prestupnosti* [Criminal policy and the culture of combating crime: materials of the conference], 2016, pp. 15–20.
3. Bavsun M. I. *Tselesoobraznost v ugovnom prave: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk* [Expediency in criminal law: abstract of PhD thesis in Juridical sciences]. Omsk, 2002. 22 p.
4. Bezborodov D. A. [Indicators of public danger of multi-subject crimes]. In: *Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD Rossii* [Bulletin of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia], 2018, no. 3 (68), pp. 62–69.
5. Gurinskaya A. L. *Anglo-amerikanskaya model preduprezhdeniya prestupnosti: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk* [Anglo-American model of crime prevention: abstract of PhD thesis in Juridical sciences]. Kalingrad, 2018. 46 p.
6. Kravtsov A. Yu., Sirokhin A. I., Skomorokhov R. V., Shikhanov V. N. *Dorozhno-transportnaya prestupnost: zakonomernosti, prichiny, sotsialnyi kontrol* [Road transport crime: patterns, causes, social control]. St. Petersburg, Law Center Press Publ., 2011. 480 p.
7. Prozumentov L. M. [Grounds for criminalization (decriminalization) of acts]. In: *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Pravo* [Bulletin of Tomsk State University. Law], 2014, no. 4 (14), pp. 81–91.
8. Smorgunova A. L. [Transformation of criminal policy in the United States and Great Britain (late 20th–21st centuries)]. In: *Izvestiya Rossiiskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A. I. Gertsena* [News of the Russian State Pedagogical University named after A. I. Herzen], 2008, no. 56, pp. 127–136.
9. Steshich E. S. *Kriminologiya gomitsida* [Homicide criminology]. Moscow, Yurлитinform Publ., 2019. 491 p.
10. Tarasenko V. V. [On the issue of de-penalization of the state of intoxication as a qualifying sign of the corpus delicti provided for in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation]. In: *Transportnoe pravo i bezopasnost* [Transport law and security], 2020, no. 3 (35), pp. 87–106.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Борцов Вячеслав Владимирович – начальник факультета заочного обучения Восточно-Сибирского института МВД России;
e-mail: vbortcov5@mvd.ru

Нудель Станислав Львович – доктор юридических наук, доцент, заведующий центром уголовного, уголовно-процессуального законодательства и судебной практики Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, главный научный сотрудник НИЦ № 4 Всероссийского научно-исследовательского института МВД России;
e-mail: Snudel@gmail.com

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Vyacheslav V. Bortsov – Head of the Faculty of Distance Learning, East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation;
e-mail: vbortcov5@mvd.ru

Stanislav L. Nudel – Dr. Sci. (Law), Assoc. Prof., Head of the Center for Criminal, Criminal Procedure Legislation and Judicial Practice, Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation, Chief Researcher, Research Center no. 4, All-Russian Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation;
e-mail: Snudel@gmail.com

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Борцов В. В., Нудель С. Л. Уголовно-правовой запрет как мера профилактики общественно опасного поведения, создающего угрозу безопасности дорожного движения: постановка вопроса // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция. 2021. № 1. С. 63–71.
DOI: 10.18384/2310-6794-2021-1-63-71

FOR CITATION

Bortsov V. V., Nudel S. L. Criminal Legal Ban as a Measure for Preventing Public Dangerous Behavior Threatening Road Safety: Statement of the Question. In: *Bulletin of Moscow Region State University. Series: Jurisprudence*, 2021, no. 1, pp. 63–71.
DOI: 10.18384/2310-6794-2021-1-63-71