

*Э. Л. Раднаева, Л. Гулиева.* Криминологическая характеристика преступлений, предусмотренных статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации...

---

УДК 343.85

DOI 10.18101/2658-4409-2020-2-27-42

## **КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТАТЬЕЙ 264.1 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ**

© **Раднаева Эльвира Львовна**

кандидат юридических наук, доцент,  
Бурятский государственный университет  
имени Доржи Банзарова  
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Сухэ-Батора, 6  
E-mail: elviraradnaeva@mail.ru

© **Гулиева Лейла**

магистрант,  
Бурятский государственный университет  
имени Доржи Банзарова  
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Сухэ-Батора, 6  
E-mail: leila\_leila\_16@list.ru

В настоящей статье представлена на примере Республики Бурятия криминологическая характеристика преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». Анализ статистических данных по деяниям, предусмотренным ст. 264.1 УК РФ, за 2018–2020 гг., результатов проведенного социологического опроса участников дорожного движения позволяет судить о масштабах алкоголизации водителей, приводящей к тяжким последствиям. Среди комплекса причин и условий дорожно-транспортных преступлений авторы выделяют серьезные деформации правосознания граждан и в первую очередь правовую безответственность. Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения является высоколатентным преступлением, не находящим адекватного отражения не только в уголовной, но и общесоциальной статистике. Анализ данных уголовно-правовой статистики и сведений Единой государственной автоматизированной информационной системы по муниципальным образованиям Республики Бурятия позволил выявить взаимосвязь между наибольшей реализацией алкогольной продукции и количеством зарегистрированных «пьяных» преступлений, в т. ч. дорожно-транспортных. Авторами также раскрыты некоторые законодательные особенности данной уголовно-правовой нормы, которая, по их мнению, не всецело направлена на установление административной преюдиции.

**Ключевые слова:** уголовно наказуемое управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения; административная преюдиция; криминальная алкоголизация водителей транспортных средств; пьяные водители; безопасность дорожного движения.

#### **Для цитирования**

*Раднаева Э. Л., Гулиева Л.* Криминологическая характеристика преступлений, предусмотренных статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации: региональные аспекты // Вестник Бурятского государственного университета. Юриспруденция. 2020. Вып. 2. С. 27–42.

Проблема употребления алкоголя при управлении транспортным средством не является новой для России. Еще во времена низких скоростей и гужевого передвижения это явление было весьма распространено и даже граничило с нормой.

В советский период в связи с ростом числа автомобилей был введен запрет на употребление алкоголя за рулем. Однако данный запрет не достигал уголовно-правового уровня, т. е. вождение в нетрезвом виде не являлось преступлением. Более того, считалось, что концентрация алкоголя в крови до 0,5 промилле не оказывает какого-либо влияния на организм и не является основанием для штрафных санкций (1967 г.), хотя несколько позже этот показатель был скорректирован до 0,3 промилле (1974 г.) [1].

В современной России, начиная с 2010 г., введен полный запрет на наличие этилового спирта в крови водителей транспортных средств. Это объясняется стремительной автомобилизацией населения, эволюцией скоростного и силового потенциала автотранспорта и, как следствие, ростом его опасности. Запрет на употребление алкоголя за рулем при имеющемся аналогичном административном правонарушении был криминализован 31 декабря 2014 г. в статье 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ). Именно с этого момента повторное употребление алкогольной продукции за рулем транспортного средства, в случае если имеется административное наказание за аналогичное правонарушение, считается преступным.

Тесная связь рассматриваемой уголовно-правовой нормы с положениями административного права обусловлена тем, что в ней установлена так называемая административная преюдиция, возникающая на основании вступившего в законную силу постановления по делу об административном правонарушении. Не вдаваясь в дискуссию относительно целесообразности криминализации деяний с использованием административной преюдиции, отметим лишь, что нормативное содержание подобных уголовно-правовых норм позволяет выделить объективный и субъективный признаки. Объективный признак заключается в повторности совершенного лицом административного проступка, а субъективный — к лицу правомерно применялись первый раз меры административного взыскания за административный проступок и не истекли сроки давности административной наказуемости.

Административная преюдиция, являясь дополнительным признаком субъекта преступления, представляет собой особое правовое состояние лица, обусловленное фактом назначения ему по постановлению административного наказания по делу об административном правонарушении и влекущее уголовно-правовые последствия в случае совершения этим лицом схожего по объективной стороне состава правонарушения [2].

Статья 264.1 УК РФ содержит состав повторного совершения административного правонарушения, тем самым данная повторность превращает этот проступок в преступление, влекущее уголовную ответственность. Административная преюдиция в данной норме выступает в качестве дополнительного (альтернативного) признака состава преступления [3]. Из конструкции ст. 264.1 УК РФ (Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, *подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения* либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой ст. 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей) очевидно, что законодатель уравнивает правовое значение судимости и административной наказанности как альтернативных признаков состава преступления, что в некотором смысле свидетельствует о сближении административно-деликтного и уголовного законодательства с позиции предусмотренных ими правовых последствий [4].

Стоит согласиться с мнением К. А. Жданова, который утверждает, что наименование статьи, не направленной всецело на установление административной преюдиции, требует пересмотра, поскольку она приравнивает к числу преступлений не только повторное совершение административного правонарушения, но и совершение действия, формально обладающего признаками административного правонарушения субъектом, имеющим не снятую и не погашенную в установленном законом порядке судимость за совершение определенного преступления [5].

Итак, рассмотрев некоторые законодательные аспекты уголовно-правовой нормы, попытаемся дать криминологическую характеристику на основе анализа статистических данных МВД России по Республике Бурятия по преступлениям, предусмотренным ст. 264.1 УК РФ в период с января 2018 г. по март 2020 г., а также опроса участников дорожного движения по проблеме алкоголизации за рулем (в рамках исследования опрошено 515 жителей Республики Бурятия).

Проведенный анализ полученных данных свидетельствует о чрезвычайной актуальности проблемы, поставленной в настоящей статье. Действительно, употребление алкоголя за рулем транспортного средства как источника повышенной опасности должно стать предметом самого пристального внимания. Это по меньшей мере подтверждают статистические данные (табл. 1).

Прежде чем перейти к анализу статистических данных, отметим высокий уровень латентности рассматриваемого вида преступности, обусловленной различными факторами, как объективными, так и, в большинстве случаев, субъективными, искусственными. Итак, на территории республики на 7,8% (с 1 199 до 1 106) сократилось количество ДТП, вошедших в государственную статистическую отчетность, на 1,5% погибших (с 134 до 132) и 10,0% пострадавших (с 1 634 до 1 470). Такая же тенденция снижения (на 2,2%) отмечена и в целом по Российской Федерации — в 2019 г. произошло **164 358 ДТП** (в 2018 г. было совершено **168.099 ДТП**), за год погибло почти **17 тыс. человек** (в 2018 г. было зафиксировано **18 тыс. погибших**)<sup>1</sup>.

В Бурятии же тяжесть последствий ДТП возросла и составила 8,2% погибших на 100 пострадавших (2018 г. — 7,6). Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях в Республике Бурятия погибает и получает ранения свыше 2,5 тыс. человек, три четверти из которых — люди трудоспособного возраста. Начиная с 2001 г. в республике наблюдается рост основных показателей аварийности [6].

Среднее количество смертельных ДТП с пьяными водителями в Республике Бурятия (с января 2018 г. по февраль 2020 г.) составило 36,19%, т. е. каждый третий водитель, совершивший ДТП со смертельным исходом, был пьян. В авариях с ранением человека ситуация схожа (38,73%). В Российской Федерации в **14 689** случаях водители находились в состоянии алкогольного опьянения. По их вине погибло **4 050 человек** и пострадало более **20 тыс. человек**.

В целом же удельный вес «алкогольной» преступности в 2019 г. в Республике Бурятия, относящейся к регионам с традиционно высокими коэффициентами преступности, составил 42,6% (42,6%), т. е. практически каждое второе (!) преступление в республике совершается в состоянии опьянения, а что касается преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, то это каждый четвертый (26,4%, или 1 326).

<sup>1</sup> URL: <https://1gai.ru/publ/524565-gosavtoinspekcija-opublikovala-godovuju-statistiku-dtp-za-2019-god.html>

Таблица 1

Статистика ДТП и погибших и раненых в Республике Бурятия в 2018–2019 гг.

2018 год												
	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Общее количество ДТП в РБ	74	78	70	79	101	114	123	123	110	125	89	113
Общее количество погибших (%)	3 (4,05%)	5 (6,41%)	2 (2, 86%)	8 (10,13%)	11 (10,89%)	12 (10,53%)	15 (12,2%)	14 (11,38%)	20 (18,18%)	15 (12%)	11 (12,36%)	18 (15,93%)
Общее количество раненых (%)	104 (140%)	103 (132,05%)	97 (138,57%)	96 (121,52%)	143 (141,58%)	148 (129,82%)	184 (149,59%)	179 (145,53%)	144 (103,64%)	159 (127,2%)	126 (141,58%)	151 (133,63%)
Количество ДТП с водителями с признаками опьянения	58	46	41	19	31	42	27	36	40	31	31	53
Количество погибших в ДТП с пьяными водителями (%)	2 (3,45%)	2 (4,35%)	0 (0%)	1 (5,26%)	3 (9,68%)	6 (14,29%)	2 (7,41%)	2 (5,56%)	7 (17,5%)	3 (9,68%)	6 (19,35%)	11 (20,75%)
Количество раненых в ДТП с пьяными водителями (%)	85 (146,55%)	53 (115,22%)	59 (143,9%)	23 (121,05%)	39 (125,81%)	56 (133,33%)	46 (170,37%)	51 (141,67%)	56 (140%)	40 (129,03%)	41 (132,26%)	78 (147,17%)

2019 год												
	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Общее количество ДТП в Республике Бурятия	73	64	92	80	98	104	124	113	104	105	86	74
Общее количество погибших (%)	11 (15,07%)	3 (4,69%)	13 (14,13%)	7 (8,75%)	7 (7,14%)	11 (10,58%)	10 (8,06%)	16 (14,16%)	16 (15,38%)	18 (17,14%)	16 (18,06%)	4 (5,41%)
Общее количество раненых (%)	102 (139,73%)	80 (125%)	133 (144,57%)	101 (126,25%)	135 (137,76%)	132 (126,92%)	173 (139,52%)	155 (137,17%)	141 (135,58%)	140 (133,33%)	105 (122,09%)	98 (132,43%)
Количество ДТП с водителями с признаками опьянения	37	29	45	28	29	22	34	25	27	28	21	35
Количество погибших в ДТП с пьяными водителями (%)	6 (16,22%)	1 (3,45%)	6 (13,33%)	1 (3,57%)	5 (17,24%)	4 (18,18%)	3 (8,82%)	6 (24%)	4 (14,81%)	6 (21,43%)	6 (28,57%)	3 (8,57%)
Количество раненых в ДТП с пьяными водителями (%)	42 (113,51%)	39 (134,48%)	59 (131,11%)	33 (117,86%)	38 (131,03%)	30 (136,36%)	58 (170,59%)	34 (136%)	29 (107,41%)	34 (121,43%)	24 (114,29%)	43 (122,86%)

Здесь подтверждается мнение О. С. Одоева, что криминализация административных проступков зависит не столько от вреда, причиняемого единичным общественно опасным деянием, сколько от вреда, причиняемого общей массой этих деяний [2], почему и необходимо проведение криминологических исследований по таким актуальным проблемам.

Наиболее опасным временем с точки зрения травматизации и летальных исходов в ДТП с пьяными водителями является осенне-зимний период (октябрь-январь), из которого наибольшее количество летальных исходов и травматизации приходится на первый месяц года — январь, а также первый весенний месяц — март и последний месяц лета — август. Вероятно, это связано с тем, что на зимний период времени приходится празднование Нового года, поэтому увеличивается количество лиц, употребляющих спиртные напитки «в честь праздника». Что же касается весенних и летних месяцев года, то в это время возрастает использование транспортных средств за счет тех, кто избегает ездить в зимнее время [6]. Увеличение количества автотранспорта само по себе влечет рост аварий на дороге, а этот показатель, в свою очередь, напрямую связан с ростом ДТП, совершенных в том числе нетрезвыми водителями.

В Республике Бурятия по ст. 264.1 УК РФ в 2018 г. было зарегистрировано 1 427 преступлений, в 2019 г. — 1 312, в 2020 г. (по март) — 247 (табл. 2).

Таблица 2  
Количество уголовных дел, возбужденных по ст. 264.1 УК РФ  
в Республике Бурятия за 2018–2020 (по март) гг.

2018	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
	114	94	90	137	124	157	129	136	108	145	95	98
2019	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
	105	103	113	117	106	96	109	142	99	104	101	117
2020	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
	72	91	84	Нет данных								

Анализ помесечной статистики количества возбужденных уголовных дел по ст. 264.1 УК РФ позволяет сделать вывод о том, что в целом в Республике Бурятия наблюдается тенденция снижения количества преступлений, предусмотренных указанной статьей.

Вместе с тем, сравнивая количество возбужденных уголовных дел в 2018 и 2019 гг., в феврале (+9,6), марте (+25,6), августе (+4,4), ноябре (+6,3) и декабре (+19,4) заметен рост количества совершаемых преступ-

лений, предусмотренных указанной статьей. Вновь наиболее «криминальным» временем для пьяных водителей является осенне-зимний период, март и август.

Кроме того, анализ изучаемых преступлений по муниципальным образованиям Республики Бурятия позволил обнаружить следующее. При сравнении статистики возбужденных уголовных дел по городским округам и муниципальным районам выявлено, что в районах фиксируется значительно меньшее количество деяний, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ (табл. 3).

Таблица 3

Соотношение количества уголовных дел, возбужденных по ст. 264.1 УК РФ в муниципальных образованиях Республики Бурятия

Муниципальный район Республики Бурятия	Уголовные дела, возбужденные по ст. 264.1 УК РФ		
	2018	2019	2020 (по март)
Баргузинский	37	39	8
Баунтовский	17	11	2
Бичурский	36	26	7
Джидинский	31	44	4
Еравнинский	37	45	7
Заиграевский	52	43	8
Закаменский	25	25	6
Иволгинский	93	68	8
Кабанский	186	136	21
Кижингинский	31	40	8
Курумканский	10	17	4
Кяхтинский	44	32	5
Муйский	25	26	6
Мухоршибирский	9	21	2
Окинский	0	0	0
Прибайкальский	51	57	6
Северо-Байкальский	12	13	1
Селенгинский	41	40	8
Тарбагатайский	53	56	14
Тункинский	35	25	8
Хоринский	25	32	11
Городской округ Республики Бурятия	Уголовные дела, возбужденные по ст. 264.1 УК РФ		
	2018	2019	2020 (по март)
г. Улан-Удэ	522	457	92
г. Северобайкальск	29	38	11

Э. Л. Раднаева, Л. Гулиева. Криминологическая характеристика преступлений, предусмотренных статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации...

Так, в 2018 г. общее количество зарегистрированных преступлений в 25 муниципальных районах составило 879 (в сравнении: в 2 городских округах — 551), в 2019 г. — 834 (495), за 3 месяца 2020 г. — 144 (103).

Лидирующим городским округом Республики Бурятия по количеству зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, безусловно, является г. Улан-Удэ (2018 — 522, 2019 — 457, 2020 (по март) — 92). Среди муниципальных районов лидирующую позицию занимает Кабанский район (2018 — 186, 2019 — 136, 2020 (по март) — 21).

Отметим взаимосвязь между наибольшей реализацией алкогольной продукции и количеством зарегистрированных «пьяных» преступлений. Так, в прошлом году, по сведениям Единой государственной автоматизированной информационной системы (ЕГАИС), больше всего было продано алкогольной продукции в г. Улан-Удэ, Кабанском, Заиграевском, Иволгинском районах. Именно в этих муниципальных районах и городских округах зафиксировано наибольшее количество преступлений, совершенных в состоянии алкогольного опьянения, в т. ч. дорожно-транспортных.

Интересная ситуация складывается в муниципальном образовании «Северо-Байкальский район» при сопоставлении количества возбужденных уголовных дел по рассматриваемому виду преступления в г. Северобайкальске и муниципальном районе. Например, в 2019 г. общее количество возбужденных уголовных дел по ст. 264.1 УК РФ в МО «Северо-Байкальский район» составляет 51, из которых в г. Северобайкальске — 38 (74,51%), то есть на одно возбужденное уголовное дело в районе приходится почти 4 уголовных дела в городе. Подобные расхождения в статистике явно вызваны не тем, что население муниципалитетов меньше употребляет алкоголь за рулем. На наш взгляд, это проблема выявляемости, обусловленная слабым контролем на дорогах, дефицитом кадрового состава сотрудников ГИБДД в муниципальных районах.

Для полноты криминологического исследования нами был проведен анонимный социологический опрос 515 участников дорожного движения (жителей Республики Бурятия) в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». Из числа всех респондентов количество водителей составило 362 человек (67%). Вызвал особую тревогу тот факт, что 12 респондентов (2%) оказались водителями без права управления автомобилем.

Опрашиваемые водители были разделены по стажу вождения: до 2 лет — 18% (65), от 2 до 5 лет — 50% (181), от 5 до 10 лет — 22%(80), свыше 10 лет — 10% (36).

Итак, приведем результаты проведенного анкетирования. Из 362 респондентов-водителей каждый пятый (20%, или 72 чел.) управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения (рис. 3), 8% (29 водителей) подвергались административному наказанию за управление

транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения (рис. 4). 40% водителей сожалеют о том, что садились за руль пьяными, но гораздо больше (60%) опрошиваемых не испытывают подобного сожаления (рис. 8).

Следует отметить, что количество ответов о сожалении за пьяное вождение не совпадает с количеством лиц, признавшихся, что они выпивали за рулем. Такая же ситуация и с вопросом о причинах управления транспортным средством в состоянии опьянения. Так, 62% (60) респондентов указали на такую причину, как срочная необходимость уехать, 18% (17) отметили, что сделали это по глупости, 16% (15) ответили, что хотели покататься (не хватало адреналина), 4% (4) водителей уговорили друзья, знакомые (рис. 9). Вероятно, это расхождение связано с тем, что не все респонденты, несмотря на анонимность, честно отвечали на вопросы. Солидарность с запретом алкоголя за рулем выразили 82% (422) респондентов (столько же респондентов (рис. 6) указали на актуальность проблемы пьяных водителей на дорогах), достаточно большое количество (10%, или 51 чел.) не поддерживает криминализацию данного деяния и 8% (42) выразили свою индифферентность (рис. 5).

На вопрос «Решает ли государство эту проблему?» 64% (329) выразили убеждение, что государство пытается, но недостаточно, вместе с тем 17% (88) респондентов указали, что государство никак не решает данную проблему (рис. 7).

Кроме того, на вопрос «По какой причине вы допустили бы подобное поведение?» 37% (135), ответили, что никогда бы не сели за руль, 30% (109) допустили бы это при экстренной необходимости, 28% (99) — кратковременная поездка (например, переставить автомобиль), при этом 5% (22) респондентов сели бы за руль в алкогольном опьянении в любом случае, когда возникла необходимость (рис. 10).

Допускают управление транспортным средством в состоянии остаточного опьянения (на следующее утро после употребления алкоголя) гораздо больше водителей — уже 40% (рис. 11).

И, наконец, на вопрос «Садились ли вы в автомобиль в качестве пассажира с пьяным водителем?» практически половина (40% всех респондентов) ответила положительно (рис. 12).

Таким образом, результаты социологического опроса показали низкий уровень правового сознания населения и безответственное поведение большинства граждан. Проявляя в целом (в 80% случаев) солидарность с требованиями закона и отмечая актуальность проблемы пьяных водителей на дорогах, респонденты уже применительно к собственному поведению допускают в реальной жизни нарушения требований, предусмотренных административным и уголовным законодательством, и не испытывая в большинстве своем (60%) сожаления за пьяное вождение. Здесь мы

имеем оценку своих действий как обыденных, традиционных и широко практикуемых другими людьми, что свидетельствует о распространенности такого дефекта правосознания, как правовая безответственность.

Криминологическая характеристика личности участников ДТП показывает, что в своем большинстве они относятся к категориям ситуативных и неустойчивых преступников. Вместе с тем определенная их часть, как и лиц, совершающих иные неосторожные преступления, по своим личностным качествам, систематичности и злостности нарушений соответствует типу злостных преступников. Как мы видим, и среди опрошенных есть те, кто уже подвергался наказанию на пьяное вождение.

В данном случае у лиц, совершающих преступление рассматриваемого вида, всегда проявляется такой вид антиобщественной установки, как абсолютное пренебрежение правилами безопасности, предосторожности, значимостью наиболее важных ценностей — жизни и здоровья.

Личность преступника — продукт окружающей среды. Социальная среда, складывающаяся вокруг индивида с первых дней его существования в лице его родителей, в виде различных формальных и неформальных малых групп, составляет непосредственное социальное окружение данной личности. Исходной концепцией отечественной криминологии является признание социальной природы преступности. Совершенно очевидно, что социальная природа преступности также определяет и социальный характер общих причин, обуславливающих ее. Причины, условия либо иные детерминанты преступного поведения в настоящее время связаны в основном с такими явлениями, как:

- ослабление социальных институтов, например семьи;
- возросшая напряженность в обществе, к которой относятся тревожность, конфликты, враждебность между людьми;
- рост антиобщественных явлений, в том числе алкоголизм, и др.

По результатам проведенного исследования отметим в причинном комплексе в первую очередь деформации правосознания участников дорожного движения, среди них наиболее распространенный дефект — правовая безответственность. А. И. Долгова отмечает, что это особый тип отношения к исполнению правовых предписаний, который характеризуется основанным на действии психологических защитных механизмов «самоустранением» лица из сферы действия права и внутренним освобождением от ответственности за совершенное правонарушение [7].

Подводя итоги, следует отметить, что проблема пьянства на дороге — не только вопрос соблюдения правил дорожного движения, эта тема напрямую связана с общей алкоголизацией населения, правовым нигилизмом, пренебрежением к существующим законам и различного рода предубеждениями по отношению к сотрудникам правоохранительных органов.

С учетом возрастающего числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, как по России в целом, так и в Республике Бурятия, этот вид неосторожных преступлений можно охарактеризовать как достаточно распространенный, обладающий неблагоприятной динамикой, масштабностью причиняемых последствий и как результат — высокой степенью общественной опасности [6].

Кроме того, преступное управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения является высоколатентным преступлением, не находящим адекватного отражения не только в уголовной, но и общесоциальной статистике. Предполагаем, что в связи с введением режима обязательной самоизоляции для предотвращения распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19), организацией блок-постов и постов контроля на дорогах в 2020 г. произойдет значительное сокращение количества зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений. Однако проведенный срез правосознания граждан, подтвердивший массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения, правовую безответственность, игнорирование важнейших социальных ценностей, не позволяет оптимистично прогнозировать будущее. В этом смысле особо важным представляется проведение национального исследования по изучаемой проблеме и принятие комплексных мер по безопасности дорожного движения и повышению уровня правового сознания граждан.

### Литература

1. Жмуров Д. В. Криминологическая характеристика лиц, совершивших преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ // *Baikal Research Journal*. 2017. Т. 8, № 3. С. 18.
2. Одоев О. С. Административная преюдиция в уголовном праве России и государств СНГ: монография. М.: Юриспруденция, 2018. 192 с.
3. Чикин Д. С. Сложные единичные преступления (уголовно-правовая характеристика, проблемы квалификации и законодательного конструирования): дис. ...канд. юр. наук. Краснодар, 2013. С. 147–165.
4. Есаков Г. А. От административных правонарушений к уголовным проступкам или о существовании уголовного права в «широком смысле» // *Библиотека криминалиста*. 2013. № 1. С. 37.
5. Жданов А. К. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. Об отдельных вопросах структуры и правоприменения [Электронный ресурс] // *Молодой ученый*. 2017. № 43(177). С. 191–193. URL: <https://moluch.ru/archive/177/46146>.
6. Раднаева Э. Л. Преступность в Республике Бурятия: некоторые результаты криминологического анализа // *Криминологические чтения: материалы X Всерос. науч.-практ. конф. с международным участием*,

Э. Л. Раднаева, Л. Гульева. Криминологическая характеристика преступлений, предусмотренных статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации...

посвященной памяти профессора Б. Ц. Цыденжапова (Улан-Удэ, 18 апреля 2014 г.) / отв. ред. Э. Л. Раднаева. Улан-Удэ, Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2014. С. 34–55.

7. Долгова А. И. Правосознание и его дефекты у несовершеннолетних правонарушителей. М., 1972. С. 27.

### Приложения

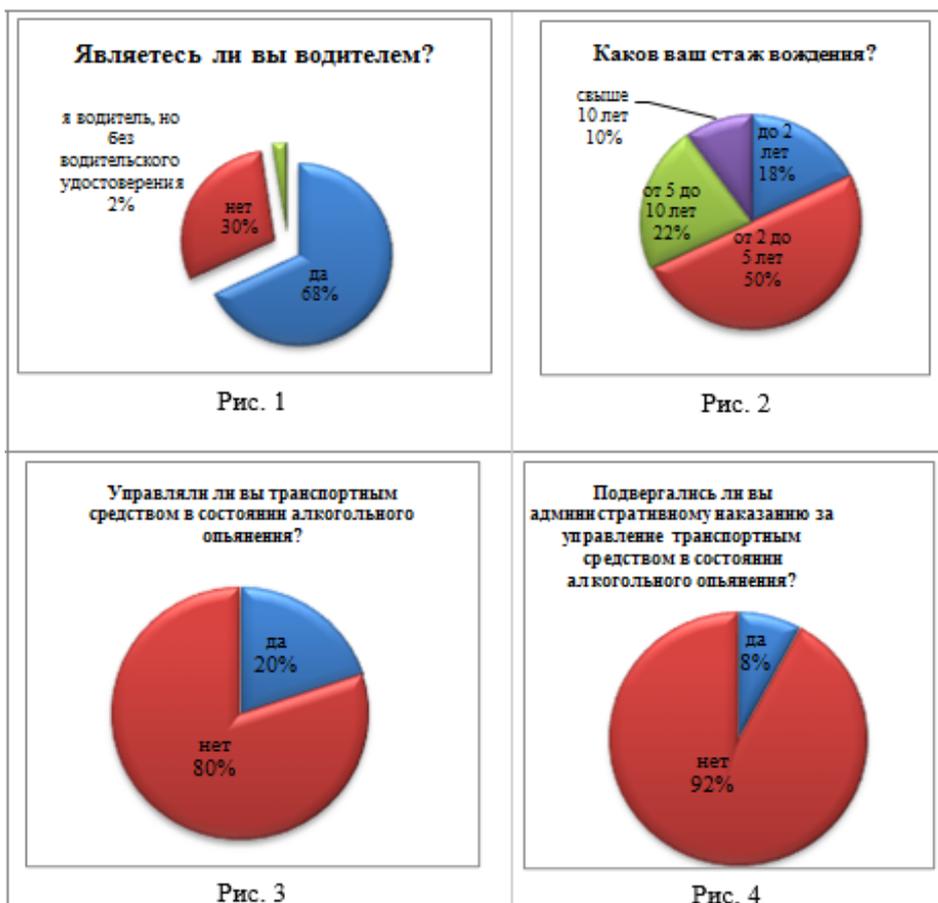




Рис. 5

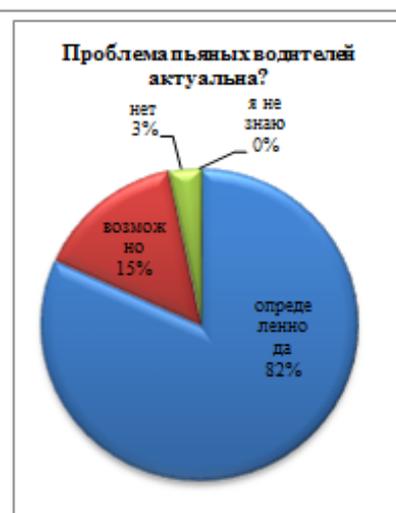


Рис. 6

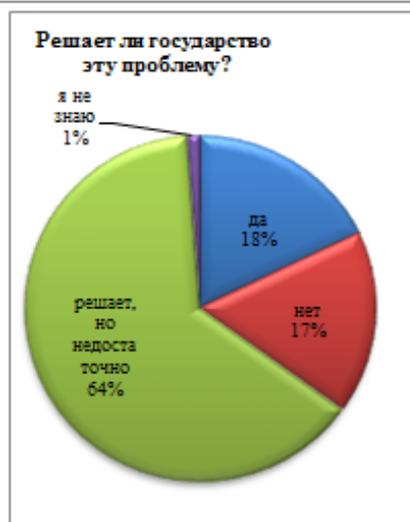


Рис. 7

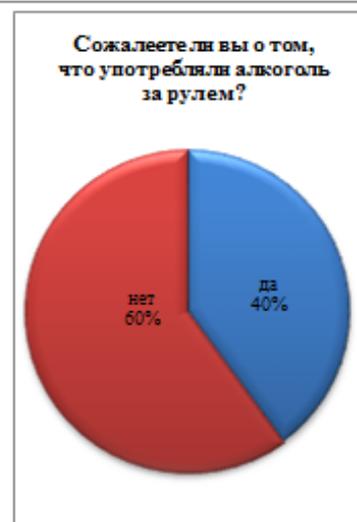


Рис. 8

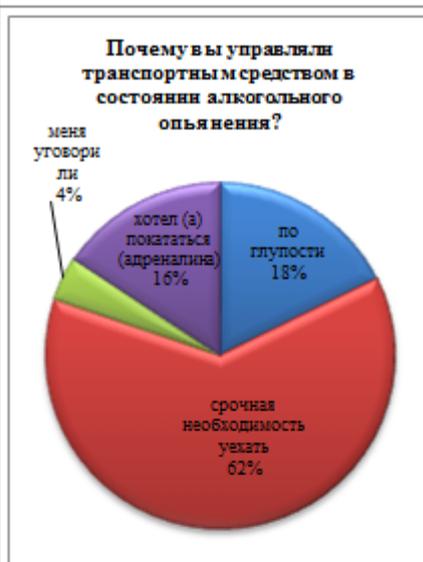


Рис. 9



Рис. 10

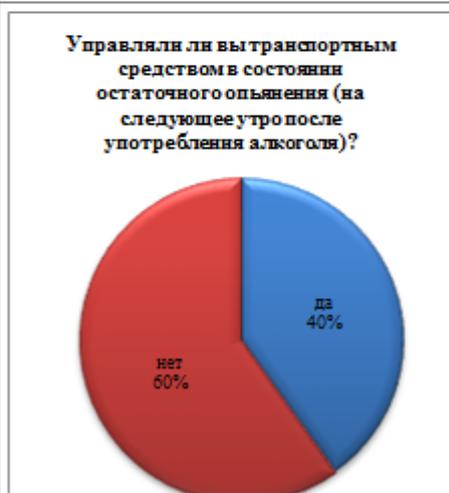


Рис. 11

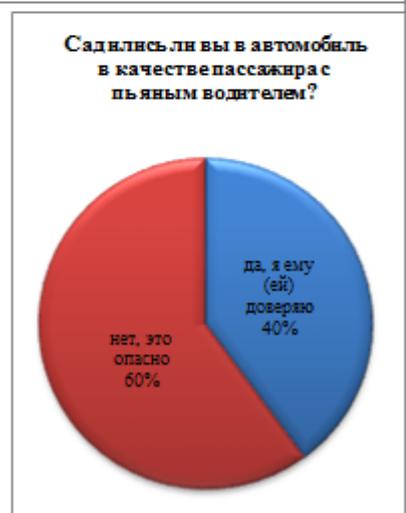


Рис. 12

CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF CRIMES PROVIDED FOR  
BY ARTICLE 264.1 OF THE RUSSIAN CRIMINAL CODE:  
THE REGIONAL ASPECTS

*Elvira L. Radnaeva*

Cand. Sci. (Law), A/Prof.,  
Dorzhi Banzarov Buryat State University  
6 Sukhe-Batora St., Ulan-Ude 670000, Russia  
E-mail: elviraradnaeva@mail.ru

*Leila Gulieva*

Research Assistant,  
Dorzhi Banzarov Buryat State University  
6 Sukhe-Batora St., Ulan-Ude 670000, Russia  
E-mail: leila\_leila\_16@list.ru

The paper deals with the criminological characteristics of the crimes provided for in Art. 264.1 of the Russian Criminal Code “The Traffic Offence Committed by a Person Subjected to Administrative Punishment”. The statistical data on acts provided for by Art. 264.1 of the Criminal Code for 2018–2020, the results of a sociological survey of road users allow us to analyze the incidence of alcohol abuse among drivers, which lead to grave consequences. Among the causes and conditions of road traffic crimes we emphasize the significant deformation of citizens' legal consciousness and, first of all, irresponsibility. Drunk driven is a highly latent crime, it is not adequately reflected not only in criminal, but also in social statistics. Analysis of criminal law statistics and the information of the Unified State Automated Information System for the municipalities of the Republic of Buryatia revealed the correlation between the largest sales of alcohol and the number of recorded “drunken” crimes, including road traffic. We also reveal some features of this criminal law, which, in our opinion, is not completely aimed at establishing administrative prejudice.

*Keywords:* criminally liable drunk driven; administrative prejudice; alcohol abuse of drivers; drunk drivers; road safety.