

Д.В. Жмуров

## КРИМИНАЛЬНАЯ АЛКОГОЛИЗАЦИЯ ЗА РУЛЕМ: ВЗГЛЯД ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОФИЛАКТИКИ

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 17-03-50123.*

Изучены некоторые проблемы применения ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». Для этой цели был проведен опрос 37 мировых судей и 114 инспекторов ГИБДД Иркутской области. Экспертов просили оценить ряд моментов, связанных с личностью правонарушителя, потенциалом ее ресоциализации и прогнозом развития проблемы на ближайшее будущее. Также на основе эмпирического материала предложена типология личности преступника и выявлены частотные показатели встречаемости тех или иных типов нарушителей.

**Ключевые слова:** уголовно-наказуемое управление автомобилем в нетрезвом состоянии; криминальная алкоголизация водителей транспортных средств.

Опасность употребления алкоголя за рулем не вызывает сомнений. Риск возникновения дорожно-транспортных происшествий возрастает с увеличением концентрации алкоголя в крови [1]. Вместе с тем вопрос о целесообразности уголовного преследования за это деяние остается дискуссионным. В одних странах этот вопрос решен положительно и к нарушителям применяются строгие наказания вплоть до тюремного заключения (США) [2], в других – репрессии подобного рода исключены (Австралия) [3. С. 37].

Применение ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» позволило в краткосрочном периоде выявить масштабы алкоголизации отечественных водителей. Так, с 2015 по 2017 г. в России за повторное употребление алкоголя за рулем осуждено более 220 тыс. человек [4]. Впервые привлеченных за нетрезвое вождение по ст. 12.8 КОАП за аналогичный период насчитывается около 800 тыс. человек. При этом общее число автолюбителей в стране составляет порядка 42 млн человек (288 машин на 1 тыс. человек) [5], из них административному и уголовному преследованию за алкогольные деликты подверглись не более 2,5%. Для сравнения: в США число автомобилистов – примерно 262 млн (799 машин на 1 тыс. человек) [5], а задержанных за управление в состоянии опьянения примерно столько же, сколько в России (1,1 млн человек) [6].

Вместе с тем очевидно, что оценивать эффективность применения ст. 264.1 УК РФ пока преждевременно. Достоверно неизвестно, стала ли указанная норма дисциплинировать водителей или на ситуацию влияют какие-то другие причины. Например, снижение числа нетрезвых правонарушителей вполне может зависеть и от кадровых сокращений в ГИБДД, переведенного на рейдовую схему работы, когда множество инцидентов попросту не регистрируется. С другой стороны, уменьшение пьянства на дороге может быть следствием снижения общего уровня потребления алкоголя на душу населения, отмечаемого в последние годы [7].

Также нельзя не упомянуть, что суровость предусмотренного уголовным законодательством наказания по ст. 264.1 УК РФ компенсируется ее «гуманным»

применением. Так, из 75 тыс. осужденных в 2016 г. только 3 тысячи получили реальные сроки в колониях [8]. Остальным назначены обязательные работы и, значительно реже, штрафы. Целесообразность применения этих санкций представляется дискуссионной, поскольку чаще всего нарушителем оказывается дезадаптированный мужчина, не имеющий постоянных источников дохода, страдающий хроническим или бытовым алкоголизмом. Очевидно, что в большей степени такой человек нуждается в медицинском вмешательстве, чем в возмездии со стороны государства.

Таким образом, очевидны следующие моменты:

– статья 264.1 УК РФ апробирована на незначительном количестве правонарушителей (около 0,7% от контингента водителей) в течение непродолжительного времени. Это позволяет отдельным исследователям вполне аргументированно утверждать, что общепреventивное воздействие запрета на употребление алкоголя за рулем чрезвычайно низкое, поскольку многим водителям очевидно, что большинство таких нарушителей не поймано и не наказано [9. С. 124].

– эффективность наказания, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ вызывает сомнения. Об этом свидетельствует тот факт, что в конце 2017 г. МВД потребовало ужесточения санкций по рассматриваемой статье и перевода этого преступления из категории легких в деяния средней тяжести [10]. Подобная позиция аргументирована тем, что слишком мягкое наказание не оказывает должного воздействия и провоцирует многочисленные рецидивы. То есть, несмотря на применяемые к водителям меры, МВД признает их непродуктивность и рост числа повторных деяний;

– оптимистическая корректировка показателей, связанных с нетрезвым вождением, фиксируемая государственной статистикой, может быть не заслугой введенной нормы, а результатом действия совершенно иных факторов (численного сокращения ГИБДД, затруднившего возможность фиксации объективной картины нетрезвого вождения; изменения общей динамики алкоголизации населения, отразившейся и на водителях и пр.);

– статистические данные не позволяют говорить о том, что массовое применение ст. 264.1 УК РФ приве-

ло к снижению показателей дорожно-транспортных происшествий с участием пьяных водителей. Напротив, эти показатели с 2015 по 2018 г. стабильны, а по отдельным параметрам выросли, например, по числу погибших (2015 г. – 16 358 ДТП с участием водителей в состоянии опьянения и 3 997 погибших, 2016 г. – 16 836 ДТП и 4 851 погибших, 2017 г. – 16 265 ДТП и 4 647 погибших) [11].

В связи со сказанным следует отметить, что эффект от действия ст. 264.1 УК РФ оценить достаточно сложно, полагаясь лишь на статистику правонарушений. Особый интерес представляет изучение мнения профессионального сообщества, т.е. самих правоприменителей, а именно инспекторов ГИБДД и мировых судей, рассматривающих данную категорию дел. Для каждой

группы экспертов были составлены опросники и проведено анкетирование 37 мировых судей и 114 инспекторов ГИБДД Иркутской области. Экспертов просили оценить ряд общих моментов, связанных с личностью правонарушителя, особенностями ее поведения, типологией, потенциалом исправления и прогнозом развития проблемы на ближайшее будущее.

В ходе анкетирования были получены следующие данные. На вопрос «увеличилось ли в последнее время число нетрезвых водителей?» 41% сотрудников ДПС и 61% судей ответили утвердительно. 59% представителей дорожной полиции не отметили серьезных изменений в динамике потребления алкоголя автолюбителями. Те же, кто ответил утвердительно, указали следующие причины данной тенденции (рис. 1).



Рис. 1. Причины увеличения числа нетрезвых водителей на дорогах России

При этом представители ДПС зачастую видели проблему в неэффективной организации службы и снижении числа сотрудников (67%), а судьи в большей степени обращали внимание на ее социальные корни (например, алкоголизацию населения – 38%, неэффективность превентивных и карательных мер – 29%).

На вопрос «отражает ли статистика МВД реальную ситуацию по проблеме алкоголизации водителей?» 75% инспекторов и 71% судей дали положительные ответы. То есть 2/3 правоприменителей доверяют системе государственной отчетности, до некоторой степени проявляя признаки неосведомленности и, возможно, наивности. Не исключено, что такое положение дел является результатом отсутствия объективных оценок проблемы, умаления ее масштабов. Разрыв между официальной отчетностью и реальным положением дел катастрофический. Это наглядно демонстрируют примеры других стран. Так, в США при 1,1 млн эпизодов управления в нетрезвом виде, зафиксированных официальной статистикой, национальные обзоры, основанные на самоотчетах водителей, содержат альтернативную цифру в 29 млн эпизодов нетрезвого вождения [12. Р. 37]. В ходе проведенного нами опроса 778 водителей в среднем каждый четвертый признался, что употреблял алкоголь за рулем. Эта цифра значительно выше показателей, публикуемых МВД.

По результатам опроса было выявлено, что предупреждение нетрезвого вождения сотрудниками ДПС ранее не ограничивалось только формальными мерами, т.е. составлением протокола и применением соответствующих санкций. 43% респондентов сообщили, что им известно о неформальных способах воздействия, которые ранее применялись к пьяным водителям, чтобы «преподать им урок». Были названы формы такого воздействия (рис. 2).

79% из числа сотрудников, которые были слышаны о неформальных мерах, в целом признали их эффективность. Наличие в недавнем прошлом подобных подходов к правонарушителям свидетельствует не о деформациях правосознания отдельных инспекторов, а об отсутствии реальных инструментов воздействия на нетрезвых лиц. Силовые и иные методы применялись, поскольку сотрудникам было достоверно известно о ничтожности применяемых наказаний, пренебрежительном отношении водителей к их вероятному использованию. Помимо этого, нельзя исключать фактор агрессивного и провокационного поведения со стороны нарушителей.

Безусловно, агрессия – далеко не единственная стратегия поведения пьяных водителей в ситуации задержания, когда им грозит уголовная ответственность. Многие пытаются решить вопрос на месте без составления протокола. 48% сотрудников дорожно-патрульной службы сообщили, что нетрезвые водители почти всегда (9%) или достаточно часто (39%) пытаются «договориться».

### Неформальные меры, применяемые сотрудниками ДПС

- Применение физического давления по отношению к нарушителю;
- Повреждение автомобиля, чтобы «поучить» водителя (напр., засыпка песка в двигатель, сброс давления в колесах, прокол шин);
- Моральное давление на нарушителя

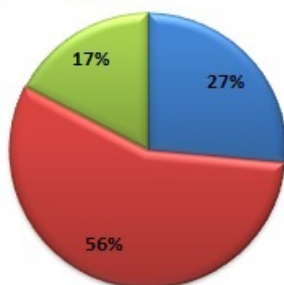


Рис. 2. Неформальные меры, ранее применяемые сотрудниками ДПС к нетрезвым водителям

В ходе анкетирования и интервьюирования инспекторов ДПС была составлена типология водителей, задерживаемых по ст. 264.1 УК РФ. Она включает 7 основных типов:

- открыто агрессивные – явно противодействующие, угрожающие, оказывающие физическое сопротивление, применяющие насилие по отношению к инспекторам. Встречаемость таких водителей в последнее время участилась;

- пассивно агрессивные – неявно противодействующие, затягивающие осуществление мероприятий по задержанию, не подписывающие протокол, многократно соглашающиеся / отказывающиеся от медосвидетельствования в надежде выиграть время и т.д.;

- сотрудничающие – не оказывающие сопротивления, признающие вину и не протестующие;

- жалующиеся – обращающиеся с просьбой отпустить, ссылаясь при этом на материальные трудности, жизненные проблемы, пытающиеся разжалобить отсутствием работы, трудным положением семьи и т.п.;

- коррупционные – признающие вину и предлагающие отпустить за вознаграждение;

- самоуверенные – предлагающие отпустить их ввиду занимаемого должностного положения, имеющих личные связи с начальством ГИБДД, угрожающие сотрудникам потерей места работы и пр.;

- лицемерные – отрицающие факт управления автомобилем, например, пересаживающиеся на соседнее сидение, утверждающие, что спали или, к примеру, имитирующие какое-либо заболевание.

Респондентам было предложено оценить частоту встречаемости тех или иных типов нарушителей по следующей шкале: а) часто; б) не часто; в) редко. Полученные результаты сведены в табл. 1.

Сотрудников дорожной полиции попросили обозначить наиболее типичные ситуации задержания по ст. 264.1 УК РФ. Эти ситуации были систематизированы по частотным показателям в табл. 2.

Опрос мировых судей в большей степени был посвящен целесообразности применения уголовного наказания за повторное задержание нетрезвого водителя при имеющемся административном взыскании,

эффективности указанной нормы и ее влияния на исправление преступника. В том, что уголовная ответственность за указанное нарушение необходима, большинство респондентов сомнений не высказали (89%).

Таблица 1  
Частота распространенности различных типов водителей, задерживаемых по ст. 264.1 УК РФ, %

Встречаемость правонарушителей (число упоминаний в %)	Часто	Не часто	Редко
Жалующиеся	57	20	18
Лицемерные	57	20	20
Открыто агрессивные	39	30	27
Пассивно агрессивные	36	39	20
Коррупционные	30	20	43
Сотрудничающие	25	23	45
Самоуверенные	20	34	41

Таблица 2  
Обстоятельства задержания водителей, нарушивших ст. 264.1 УК РФ, %

Обстоятельства задержания	Упомятаемость
В ночное время суток	87
В выходные дни	86
В праздничные дни и днем после праздника	66
В летнее время года	52,3
В садоводствах	38,6
Во дворах спальных районов	36,4
Водителя с пассажирами	29,5
В зимнее время	22,7
Водителя без пассажиров	15,9
В дневное время суток	6,8

На вопрос «считаете ли Вы применение ст. 264.1 УК РФ эффективным?» 39,3% опрошенных ответили отрицательно, 60,7% – положительно. Сомнения в эффективности уголовного наказания как инструмента противодействия алкоголизации водителей высказали 43% представителей судейского сообщества против 57%.

Отдельно следует сказать об экспертной оценке потенциала ресоциализации лиц, совершивших деяние по ст. 264.1 УК РФ. Так, по мнению обследованных, осознание опасности совершенного деяния для этих лиц нехарактерно, а прогноз их исправления в целом негативный (рис. 3, 4).

**Осознают ли водители, привлеченные по ст. 264.1 УК РФ, реальную степень общественной опасности своего деяния?**

- Да, в полной мере
- Возможно, отчасти
- Нет, реальной опасности своего поведения не сознают

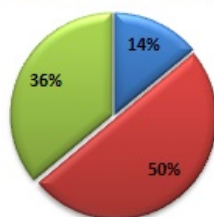


Рис. 3. Осознание правонарушителями реальной степени общественной опасности (опрос мировых судей)

**Прогноз исправления водителей, привлеченных по ст. 264.1 УК РФ**

- Позитивный
- Негативный

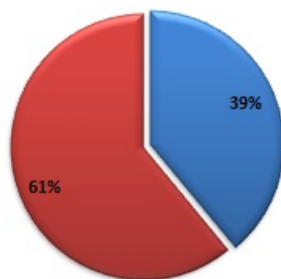


Рис. 4. Прогноз исправления водителей, привлеченных по ст. 264.1 УК РФ (опрос мировых судей)

Еще одним важным моментом, затрудняющим ресоциализацию правонарушителей, является, по мнению экспертов, отсутствие практики назначения подобному контингенту лиц принудительных мер медицинского характера, а именно лечения от алкоголизма. 100% опрошенных судей сообщили, что эта мера не используется, поскольку сопряжена с назначением наказания в виде лишения свободы, почти неприменимым за подобные преступления. Следовательно, один из ключевых инструментов, влияющих на причины алкоголизации водителей, почти не находит практического применения.

Респондентам обеих групп был задан вопрос о том, как эффективно противодействовать уголовно-

наказуемому пьянству на дороге. Полученные ответы представлены в табл. 3 (допускалось несколько вариантов ответа).

В последнюю очередь экспертам было предложено ответить на вопрос «каков, на Ваш взгляд, прогноз развития проблемы нетрезвого вождения в России?». Среди сотрудников ДПС 25% указали на позитивные тенденции решения этой проблемы, 23% – дали негативный прогноз, 52% сообщили, что не прогнозируют особых изменений. Среди судей позитивный прогноз дали только 11% опрошенных, 89% ответили, что не ожидают серьезных подвижек в решении проблемы («без особых перемен»).

Таблица 3

**Возможные меры профилактики преступлений по ст. 264.1 УК РФ, по мнению сотрудников ДПС и мировых судей, %**

Сотрудники ДПС					
Изъятие автомобиля	Усиление наказания, более активное Применение карательных мер	Увеличение числа сотрудников ДПС	Установка алкозамков на автомобили нарушителей	Изменение правил оборота алкогольной продукции (напр., запрет на продажу алкогольных напитков после 22.00)	
9	50	66	14	2	
Мировые судьи					
Усиление наказание, более активное Применение карательных мер	Увеличение числа сотрудников ДПС	Установка алкозамков на автомобили нарушителей	Увеличение социальной рекламы о вреде алкоголя	Воспитание неприязни нетрезвого вождения	Пожизненное лишение права управлять ТС
14	14	75	4	7	7

В последнюю очередь экспертам было предложено ответить на вопрос «каков, на Ваш взгляд, прогноз развития проблемы нетрезвого вождения в России?». Среди сотрудников ДПС 25% указали на позитивные тенденции решения этой проблемы, 23% – дали негативный прогноз, 52% сообщили, что не прогнозируют особых изменений. Среди судей позитивный прогноз дали только 11% опрошенных, 89% ответили, что не ожидают серьезных подвижек в решении проблемы («без особых перемен»).

Таким образом, результаты проведенного исследования наглядно демонстрируют неоднозначное отношение профессионального сообщества к практике применения ст. 264.1 УК РФ. Почти 75% сотрудников дорожно-патрульной службы и 89% мировых судей воздержались от оптимистического прогноза развития ситуации в России. Более 60% судей выразили сомнения в положительном прогнозе исправления преступников, привлеченных за повторное нетрезвое вождение, а около 40% скептически оценили эффективность применения данной статьи уголовного кодекса.

Вместе с тем проведенный опрос выявил некоторые проблемные моменты, в частности неосведомленность или нежелание профессионального сообщества видеть реальное положение дел, ограничиваясь при этом верой в объективность государственной статистики. Серьезных оснований для этого, пожалуй,

нет. Сложившаяся ситуация, прежде всего, является результатом отсутствия независимых национальных исследований по проблеме алкоголизации водителей. В целом положение правоприменителя нельзя назвать завидным. Получив полномочия по применению ст. 264.1 УК РФ, он приобрел инструмент профилактики, эффективный только при наличии корреспондирующего арсенала вспомогательных мер. Одной уголовной ответственности явно недостаточно, она должна сопровождаться целым комплексом социальных последствий и мероприятий. Это может быть установка специальных цветовых номеров на машины правонарушителей [13], их обязательное оборудование алкозамками [14], вменение в обязанность лицам, привлеченным по ст. 264.1 УК РФ, пройти курс лечения от алкоголизма, их постановка на учет в наркологической службе, запрет на перевозку несовершеннолетних и на работу в такси (шофером), кратное повышение размера страховой премии для указанного контингента и пр. К сожалению, эти корреспондирующие меры до настоящего времени использовались недостаточно. Быть может, именно поэтому борьба с пьянством на дороге лишь административно- и уголовно-правовыми средствами вызывает у правоприменителя скептицизм и неверие в продуктивность своей деятельности.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Grand Rapids Effects Revisited : Accidents, Alcohol and Risk. Center for Traffic Sciences, University of Wuerzburg, Röntgenring 11, D-97070 Würzburg, Germany. Retrieved. URL: <http://israeliteknight.com/t95paper.htm> (дата обращения: 22.01.2018).
2. DWI Penalty Table-State of New Jersey. URL: <http://www.state.nj.us/oag/dcj/agguide/dwi2005-penaltytable.pdf> (дата обращения: 2018-01-17).
3. Энциклопедия уголовного права / отв. ред. В.Б. Малинин. Т. 24 : Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. СПб. : Изд-во. проф. Малинина, 2014. 699 с.
4. Пьяные водители: ловят часто, сажают редко. URL: [https://www.gazeta.ru/auto/2017/09/14\\_a\\_10887542.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2017/09/14_a_10887542.shtml) (дата обращения: 18.01.2018).
5. В России подсчитали количество машин на тысячу жителей. URL: [https://auto.vesti.ru/news/show/news\\_id/672222/](https://auto.vesti.ru/news/show/news_id/672222/) (дата обращения: 18.01.2018).
6. Department of Justice (US), Federal Bureau of Investigation (FBI). Crime in the United States 2015: Uniform Crime Reports. Washington (DC): FBI; 2016 [cited 2017 Jun 1]. URL: <https://ucr.fbi.gov/crime-in-the-u.s/2015/crime-in-the-u.s.-2015/tables/table-29> (дата обращения: 15.01.2018).
7. Русский эксперт: потребление алкоголя в России. URL: [https://ruxpert.ru/Потребление\\_алкоголя\\_в\\_России](https://ruxpert.ru/Потребление_алкоголя_в_России) (дата обращения: 18.01.2018).
8. Костогоров Е. Пьяные водители обрушили статистику. URL: [https://www.gazeta.ru/auto/2017/05/19\\_a\\_10681493.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2017/05/19_a_10681493.shtml) (дата обращения: 26.02.2018).
9. Агильдин В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) // *Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права*. 2016. Т. 10, № 1. С. 117–125.
10. Филипенко А., Истомина М. МВД предложило увеличить срок за повторное пьяное вождение. URL: <https://www.rbc.ru/society/23/10/2017/59ee24679a79475bfdbcb1a2> (дата обращения: 23.02.2018).
11. Портал официальной статистической отчетности ГИБДД. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 01.02.2018).
12. Results from the National Survey on Drug Use and Health : Summary of National Findings. U.S. department of health and human services. 2012. P. 164
13. Bob Dyer, Dyer Streets : DUI plates are another Ohio Flop, akron beacon J. (June 19, 2009, 2:30 AM). URL: <http://www.ohio.com/news/48584482.html> (дата обращения: 03.08.2017).
14. Pamer Melissa. Ignition Interlock Requirement for DUI Offenders. Signed Into Law by Gov. Jerry Brown. KTLA 5. URL: <http://ktla.com/2016/09/28/ignition-interlock-requirement-for-dui-offenders-signed-into-law-by-gov-jerry-brown/> (дата обращения: 06.02.2018).

Статья представлена научной редакцией «Право» 7 марта 2018 г.

## CRIMINAL DRINK-DRIVING: A LOOK OF A LAW ENFORCEMENT AGENT AND PERSPECTIVES OF PREVENTION

*Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*, 2018, 430, 174–179.

DOI: 10.17223/15617793/430/24

Dmitry V. Zhmurov, Baikal National University of Economics and Law (Irkutsk, Russian Federation). E-mail: [zdevraz@ya.ru](mailto:zdevraz@ya.ru)

**Keywords:** criminally punishable drink-driving; criminal alcoholisation of drivers of motor vehicles.

The article deals with the problems of applying Art. 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation “Violation of Traffic Rules by a Person Subjected to Administrative Punishment”. For this purpose, a survey of 37 justices of the peace and 114 inspectors



of the State Traffic Safety Inspectorate of Irkutsk Oblast was conducted. Experts were asked to assess a number of points related to the personality of the offender, the potential for their resocialisation and the forecast of the development of the problem for the near future. Also, on the basis of empirical material, a typology of the criminal's personality was proposed and frequency characteristics of the occurrence of these or other types of violators were revealed. Thus, during the study, the following types of offenders were identified: 1) openly aggressive (obviously opposing, threatening, physically resisting); 2) passively aggressive (implicitly opposing, delaying the implementation of measures to detain, not signing the protocol); 3) cooperating (not resisting, recognising guilt and not protesting); 4) complainants (requesting release, referring to financial difficulties, life problems, trying to deceive road patrol officers); 5) corruption (recognising guilt and offering to let go for a reward); 6) self-confident (offering to release them due to their official position, available personal connections with the authorities of the State Traffic Safety Inspectorate); 7) hypocritical (denying the fact of driving). Also, respondents expressed their views on possible measures to prevent crimes under Art. 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, among which were: car seizure, increased penalties, increased number of road patrol officers, ignition interlocks for violators' cars, change in the rules for alcohol products turnover, lifetime deprivation of driver's license and so on. In addition, experts were asked about the main trends in the development of the problem of drink-driving in Russia. Among road patrol officers, 25% indicated positive trends in the solution of this problem, 23% gave a negative forecast, 52% reported no observable significant changes. Among justices of the peace, only 11% of the respondents gave a positive forecast, 89% answered that they did not expect a serious progress in solving the problem of drink-driving. According to experts, another important factor that makes it difficult to resocialise offenders is the lack of practice of coercive measures of a medical nature for them, namely, forced treatment for alcoholism. 100% of the interrogated justices of the peace reported that this measure is not used, since it is associated with the imposition of punishment in the form of deprivation of liberty, almost inapplicable for such crimes. Consequently, one of the key tools affecting drivers' alcoholisation has almost no practical application.

## REFERENCES

1. Center for Traffic Sciences, University of Wuerzburg. (2017) *Grand Rapids Effects Revisited: Accidents, Alcohol and Risk*. Center for Traffic Sciences, University of Wuerzburg, Germany. [Online] Available from: <http://israeliteknight.com/t95paper.htm>. (Accessed: 22.01.2018).
2. State.nj.us. (2005) *DWI Penalty Table-State of New Jersey*. [Online] Available from: <http://www.state.nj.us/oag/dcj/agguide/dwi2005-penaltytable.pdf>. (Accessed: 17.01.2018).
3. Malinin, V.B. (ed.) (2014) *Entsiklopediya ugolovnogo prava* [Encyclopedia of criminal law]. Vol. 24. St. Petersburg: Izd-vo. prof. Malinina.
4. Gazeta.ru. (2017) *P'yanye voditeli: lovyat chasto, sazhayut redko* [Drunken drivers: often to catch, seldom to imprison]. [Online] Available from: [https://www.gazeta.ru/auto/2017/09/14\\_a\\_10887542.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2017/09/14_a_10887542.shtml). (Accessed: 18.01.2018).
5. Auto.vesti.ru. (2017) *V Rossii podschitali kolichestvo mashin na tysyachu zhiteley* [In Russia, the number of cars per thousand inhabitants was calculated]. [Online] Available from: [https://auto.vesti.ru/news/show/news\\_id/672222/](https://auto.vesti.ru/news/show/news_id/672222/). (Accessed: 18.01.2018).
6. Department of Justice (US), Federal Bureau of Investigation (FBI). (2016) *Crime in the United States 2015: Uniform Crime Reports*. Washington (DC): FBI. [Online] Available from: <https://ucr.fbi.gov/crime-in-the-u.s/2015/crime-in-the-u.s.-2015/tables/table-29>. (Accessed: 15.01.2018).
7. Russkiy ekspert. (2018) *Potreblenie alkogolya v Rossii* [Alcohol consumption in Russia]. [Online] Available from: [https://ruxpert.ru/%D0%9F%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5\\_%D0%B0%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D1%8F\\_%D0%B2\\_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8](https://ruxpert.ru/%D0%9F%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%B0%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D1%8F_%D0%B2_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8). (Accessed: 18.01.2018).
8. Kostogorov, E. (2017) *P'yanye voditeli obrushili statistiku* [Drunken drivers brought down statistics]. [Online] Available from: [https://www.gazeta.ru/auto/2017/05/19\\_a\\_10681493.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2017/05/19_a_10681493.shtml). (Accessed: 26.02.2018).
9. Agil'din, V.V. (2016) Some aspects of the criminal law policy of counteracting traffic crimes (using the example of Art. 264.1 of the Criminal Code of the RF). *Kriminologicheskij zhurnal Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i prava – Criminology Journal of Baikal National University of Economics and Law*. 10:1. pp. 117–125. (In Russian). DOI: 10.17150/1996-7756.2016.10(1).117-125
10. Filipenok, A. & Istomina, M. (2017) *MVD predlozhilo uvelichit' srok za povtornoje p'yanoe vozhdzenie* [The Ministry of Internal Affairs offered to extend the period for repeated drunk driving]. [Online] Available from: <https://www.rbc.ru/society/23/10/2017/59ee24679a79475bfdcb1a2>. (Accessed: 23.02.2018).
11. Portal of official statistics reports of the State Traffic Safety Inspectorate. [Online] Available from: <http://stat.gibdd.ru/>. (Accessed: 01.02.2018). (In Russian).
12. U.S. Department of Health and Human Services. (2012) *Results from the National Survey on Drug Use and Health: Summary of National Findings*. U.S. Department of Health and Human Services.
13. Dyer, B. (2009) Dyer Streets: DUI plates are another Ohio Flop, *Akron Beacon J.* (June 19, 2009, 2:30 AM). [Online] Available from: <http://www.ohio.com/news/48584482.html>. (Accessed: 03.08.2017).
14. Pamer, M. (2016) Ignition Interlock Requirement for DUI Offenders. Signed Into Law by Gov. Jerry Brown. *KTLA*. 5. [Online] Available from: <http://ktla.com/2016/09/28/ignition-interlock-requirement-for-dui-offenders-signed-into-law-by-gov-jerry-brown/>. (Accessed: 06.02.2018).

Received: 07 March 2018