

Научная статья
УДК 343.2

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ,
СВЯЗАННЫЕ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Боева Милана Александровна

Брянский филиал Орловского юридического института МВД России имени
В. В. Лукьянова, Брянск, Россия

BMil_120@mail.ru

Аннотация. Социальная обусловленность уголовной ответственности за преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, сопряжена с повышенной степенью опасности, которую представляют собой транспортные средства. Нарушение правил их эксплуатации и нарушение правил дорожного движения влекут за собой тяжкие последствия, что требует законодательной регламентации мер правового характера по их предотвращению в том числе в части ужесточения уголовной ответственности. Действительно, при отсутствии надлежащего эффекта от административного наказания уголовная ответственность является способом обеспечения правомерного поведения нарушителей в будущем, поскольку осознание наступления судимости и уголовного наказания способствует предотвращению совершения преступлений такими лицами в дальнейшем.

Ключевые слова: транспортные средства, уголовная ответственность, правила дорожного движения, квалифицирующий признак, тяжкие телесные повреждения, правомерное поведение.

Для цитирования: Боева М. А. Уголовная ответственность за преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Научный вестник Орловского института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 2(103). С. 166–173.

**CRIMINAL LIABILITY FOR OFFENCES RELATED TO VIOLATION OF THE
RULES OF ROAD TRAFFIC AND OPERATION OF MOTOR VEHICLES**

Milana Al. Bueva

Bryansk branch of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
named after V.V. Lukyanova, Bryansk, Russia

BMil_120@mail.ru

Annotation. The social conditionality of criminal liability for crimes related to violation of traffic rules and vehicle operation is associated with an increase in the number and increased degree of danger that vehicles pose. Violation of the rules of their operation and violation of traffic rules entail grave consequences, which requires legislative regulation of legal measures to prevent them, including in terms of tightening criminal liability. Indeed, in the absence of an appropriate effect from administrative punishment, criminal liability is a

way to ensure the lawful behavior of violators in the future, since awareness of the occurrence of a criminal record and criminal punishment helps to prevent such persons from committing crimes in the future.

Keywords: vehicles, criminal liability, traffic rules, qualifying feature, grievous bodily harm, lawful behavior.

For citation: Boeva M. A. Criminal liability for offences related to violation of the rules of road traffic and operation of motor vehicles // Scientific Bulletin of the Orel Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2025. № 2(103). P. 166–173.

Нарушение правил эксплуатации транспортных средств (далее – ТС) и нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД) влекут за собой тяжкие последствия, что требует законодательной регламентации мер правового характера по их предотвращению в том числе в части ужесточения уголовной ответственности. О начале формирования уголовной ответственности за нарушение ПДД и эксплуатации ТС свидетельствует включение соответствующих норм в УК РСФСР 1960 года¹, до этого в ранее существовавших уголовных законах советского периода ответственность за рассматриваемые преступления не была предусмотрена. Представляется, что отсутствие данных норм в уголовном законе было связано с небольшим количеством ТС и незначительным количеством правонарушений с их участием.

В УК РСФСР 1960 года были закреплены нормы, которые стали прообразом современных. В УК были включены три статьи: 211, 212, 213, посвященные преступлениям, связанным с нарушением безопасности дорожного движения. Статья 211 УК предусматривала ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта, ст. 212 – то же нарушение, но допущенное лицом, которое не является работником автотранспорта. При этом для лица, которое являлось работником, была предусмотрена более строгая ответственность. Статья 213 УК предусматривала ответственность за нарушение правил, действующих на транспорте. Таким образом, в УК 1960 года был выделен специальный субъект исследуемого преступления – работник автотранспорта или городского электротранспорта, то есть лицо, на профессиональной основе выполняющее функции водителя.

С внесением изменений в УК 1960 года указанные статьи также претерпевали изменения, в результате которых к моменту действия последней редакции кодекса названные преступные деяния были объединены в один состав, закреплённый в ст. 211 УК «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами». Однако в рамках одной статьи были закреплены три состава, которые разграничивались между собой в зависимости от степени общественной опасности наступающих в результате преступления последствий. В первом составе было названо последствие преступления, соответствующее современному толкованию вреда здоровью средней тяжести. То есть уголовная ответственность устанавливалась за деяние, которое в современном законодательстве является административным правонарушением. В пределах данной санкции было предусмотрено наказание за преступление, которое повлекло причинение тяжких телесных повреждений или смерть человека. Такой подход законодателя повлёк значительный разброс санкций за одно и то же деяние с разными последствиями. Третий состав, закреплённый в рамках ст. 211 УК, включал в качестве последствия

¹ Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) // Свод законов РСФСР. Т. 8. С. 497

смерть двух и более лиц. При этом в указанной норме отсутствовал состав, включающий состояние опьянения как квалифицирующего признака.

В 1996 году был принят УК РФ¹, в который была включена ст. 264, однако за время действия кодекса в данную статью девять раз вносились изменения. В 1998 году из статьи в качестве признака состава был исключён причинённый ущерб, а в 2003 году – признак причинения средней тяжести, который стал признаком состава административного правонарушения. Следующим изменением стало включение в норму квалифицирующего признака в виде состояния опьянения, что стало следствием увеличения количества преступлений с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения. В дальнейшем изменения коснулись наказания за рассматриваемое деяние, в частности снизился срок ареста, а также затем была включена его нижняя граница. В 2011 году в качестве наказания в статью были включены принудительные работы. В дальнейшем статью дополнило наказание в виде лишения права заниматься определённой деятельностью, которое должно детализироваться в приговоре путём указания на лишение права управления. В 2015 году был расширен круг предметов преступления, кроме того, законодатель установил правила определения состояния опьянения для целей применения санкции исследуемой статьи. В 2019 году в качестве квалифицирующего признака в статью было добавлено оставление места совершения преступления, что стало следствием невозможности установить наличие состояния опьянения, если водитель скрылся с места совершения преступления.

До 1993 года в УК РСФСР предусматривался и такой вид наказания, как направление в воспитательно-трудовой профилакторий [1, с. 18]. Спустя время в эти же учреждения стали направлять и тех лиц, которые были осуждены за нарушение правил паспортной системы, а также злостное уклонение от уплаты алиментов или ненадлежащего содержания детей. К 1993 году упоминание о них было исключено из уголовного закона.

В научной литературе встречается утверждение о том, что в зарубежном законодательстве нормы об уголовной ответственности за транспортные преступления достаточно хорошо систематизированы, а ответственность за указанные деяния дифференцирована. Как правило, для сопоставления аналогичных правовых норм при обращении к зарубежному праву наибольшее внимание уделяется романо-германской системе права, поскольку российская правовая система имеет наибольшее сходство с ней. В аспекте рассмотрения уголовной ответственности за транспортные преступления следует особое внимание обратить на законодательство некоторых европейских государств. Так, в УК Германии транспортным преступлениям посвящена отдельная глава – «Общепасные наказуемые деяния». Здесь особое внимание следует обратить на то, что к числу транспортных преступлений законом отнесены в том числе деяния, которые в российском законодательстве считаются административными правонарушениями, например: установлена уголовная ответственность за опасное вождение. Достаточно жёсткое наказание установлено за причинение смерти человеку в результате совершения транспортных преступлений. Кроме того, в германском уголовном законодательстве закреплена норма об уголовной ответственности за вождение ТС в состоянии алкогольного опьянения. В российском праве соответствующая норма действует сравнительно недавно, её применение является следствием привлечения лица за аналогичное по объективной стороне правонарушение к административной ответственности ранее. Ярким примером степени тяжести

¹ Уголовный кодекс Рос. Федерации: Федер закон Рос. Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25, ст. 2954.

ответственности за транспортные преступления в Германии является норма УК за оставление места дорожно-транспортного происшествия, в том числе если водителем не были нарушены правила дорожного движения.

Обращение к уголовному закону Франции свидетельствует о том, что в реализации данных норм широко применяется дополнительное наказание в виде лишения права управления. При этом указанное лишение применяется в разном объеме. В частности, в случае применения наказания о лишении водительских прав суд ограничивает указанное право вождением, которое может осуществляться за рамками выполнения трудовых обязанностей. Суд может установить запрет на вождение в определённое время или в определённом месте, запретить управление ТС определённой категории. Кроме того, французское уголовное законодательство допускает применение уголовного наказания в виде приведения ТС в неподвижное состояние. Для исполнения наказания у виновного изымается ТС, а при необходимости технически может быть приведено в состояние неподвижности.

Интерес представляет УК Сербии, которым предусмотрена ответственность за транспортные преступления, которыми причинён даже лёгкий вред здоровью. Также уголовное наказание предусмотрено за транспортные преступления, которые повлекли угрозу безопасности дорожного движения; повреждение или уничтожение дорожного сигнального оборудования; неоказание помощи пострадавшему в ДТП.

В странах СНГ законодательство об уголовной ответственности за рассматриваемые преступления имеет сходство с российским. В Армении, Азербайджане, Республике Беларусь, Кыргызской Республике имеются нормы, содержащие самостоятельные составы преступлений, аналогичных преступлению, предусмотренному ст. 264 УК РФ. В качестве наказания за данное преступление предусмотрены штраф, исправительные работы, арест, ограничение свободы, лишение свободы в качестве основных наказаний, а также лишение права управления транспортным средством в качестве дополнительного наказания [2, с. 116]. Следует отметить, что наиболее мягкое наказание за нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности причинение вреда средней тяжести или тяжкий вред здоровью, предусмотрено уголовным законом Узбекистана (штраф и исправительные работы). Наиболее строгое и наименее альтернативное – в Туркменистане, где предусмотрено только два основных вида наказания: исправительные работы и лишение свободы сроком до 5 лет. В качестве примера уголовно-правовой системы, в которой наказание на нарушение ПДД имеет альтернативный характер, можно привести Армению, где за данное преступление предусмотрена возможность назначения нескольких видов наказания, в частности: штрафа, исправительных работ, ареста, лишения свободы с дополнительным наказанием. По своему содержанию близка российской норме об уголовной ответственности за нарушение ПДД норма, закреплённая в ст. 296 УК Республики Казахстан, где перечень возможных наказаний за преступление достаточно ограничен и связан с лишением свободы и её ограничением [3, с. 134].

Совершенствование норм уголовного законодательства в сфере транспортных преступлений состоит в выявлении органами власти закономерностей в соотношении количества противоправных деяний и случаев наступления негативных последствий. Так, возрастание количества правонарушений, состоящих в управлении ТС лицами в состоянии опьянения, повлекло за собой криминализацию повторных случаев управления в состоянии опьянения. Применение такого подхода законодателем называется административной преюдицией. В частности, речь идёт о деяниях, ответственность за которые установлена ст. ст. 264.1–264.3 УК РФ и которые предполагают наступление уголовной ответственности в случае совершения ранее тем же лицом административного правонарушения, схожего по объективным признакам.

Необходимость развития уголовного законодательства в этом направлении связана с отсутствием положительного воздействия на правонарушителя назначенного административного наказания. Например, поведение лица, привлёкшегося ранее к административной ответственности по ст. 12.8 или 12.26 КоАП РФ, если оно повторно управляет ТС в состоянии опьянения, свидетельствует об отсутствии результата назначенного ранее наказания в виде исправления и снижения общественной опасности такого лица [4, с. 203].

Действительно, при отсутствии надлежащего эффекта от административного наказания уголовная ответственность является способом обеспечения правомерного поведения нарушителей в будущем, поскольку осознание наступления судимости и уголовного наказания способствует предотвращению совершения преступлений такими лицами в дальнейшем. Генезис уголовно-правовых норм, обеспечивающих безопасность дорожного движения, логически связан с формированием концепции его дальнейшего развития, а также с последующей реализации уголовной политики государства в данной сфере [5, с. 213].

Некоторыми исследователями обращается внимание на то, что значение для криминализации нарушений в сфере нарушения ПДД имеет не только повторность деяний, но и физиологические особенности лица, которое в состоянии опьянения управляет ТС [6, с. 8]. Основанием наступления уголовной ответственности является совершение преступного деяния лицом, подлежащим такой ответственности при наличии иных условий, которые закреплены в законодательстве. В настоящее время легальная дефиниция преступления закреплена в ст. 14 УК РФ. Законодатель определяет основным признаком преступления установление ответственности за деяние в уголовном законе (УК РФ). Также обязательными признаками преступления названа виновность и общественная опасность. При этом необходимо обратить внимание на соотношение в рассматриваемой норме указанных признаков и установления ответственности законом. Приведённые признаки должны присутствовать в совокупности, в связи с чем даже при наличии признака общественной опасности деяние не будет считаться преступлением, если ответственность за него не установлена уголовным законом.

Что же касается доктрины уголовного права, то, несмотря на большое количество трудов, посвящённых понятию, сущности и признакам данного преступления, единый подход к понятию не разработан. В научных исследованиях достаточно часто определение преступления, закреплённое законодателем, ставится под сомнение с точки зрения сложности его отграничения от иных правонарушений. В частности, признак виновности не является тем признаком, который позволяет отграничить данное преступление от других.

Романцова А. А., исследуя эволюцию понятия преступления, указывает на необходимость его определения через основные признаки, при этом автор опирается на то, что преступлением может выступать не только нарушение уголовного закона, но и нормы права, относимой к другой отрасли. Однако для того чтобы считать деяние преступлением, за него должна наступать именно уголовная ответственность [7, с. 151].

Некоторые авторы, рассматривая понятие и сущность преступления, ограничиваются перечислением его признаков, не приходя к выводу о том, что же следует считать таковым [8, с. 526]. Отметим, что подход к понятию преступления через исследование его признаков представляется верным. Первым признаком, как было отмечено, выступает противоправный характер деяния, выраженного в действии или бездействии гражданина или организации. То есть для возникновения вопроса о наличии правонарушения обязательной предпосылкой является наступление определённого события, юридического факта, который образует процесс или результат

противоправного деяния. Поскольку применительно к административным правонарушениям противоправность неразрывно связана с наказуемостью в соответствии с административным законодательством, следует определить признаки противоправности. Так, в ряде научных исследований встречается точка зрения, согласно которой противоправность рассматривается как самостоятельная категория и как административная противоправность. Разница заключается в том, какой нормой права закреплено описание правомерного или неправомерного действия (отрасль административного права или другая).

Никитин А. С. разграничивает данные понятия следующим образом. Административная противоправность предполагает нарушение деянием охранительной нормы (которой установлена ответственность за деяние), иные нормы права деянием могут быть не нарушены. Общая противоправность применительно к административному правонарушению предполагает нарушение одновременно охранительной и регулятивной правовой нормы, где последняя может быть закреплена в нормативных правовых актах иных отраслей [9, с. 174].

Приведённая позиция основана также на аналогичном подходе других исследователей. С таким подходом следует согласиться, при этом дополним, что в результате приведённого суждения можно утверждать, что два понятия административного правонарушения не имеют значения противоправности деяния.

В правоприменительной деятельности рассматриваемый термин приравнивается к понятию «незаконный», что с точки зрения практики применения нормы права, на наш взгляд, является верным. Однако при этом суды используют термин «противоправность» при решении вопроса о квалификации деяния. Например, в Обзоре судебной практики, как и в отдельных судебных актах, указывается на то, что суды пришли к выводу о наличии в действиях привлекаемого лица состава административного правонарушения, предусмотренного нормой КоАП РФ, «квалифицировав противоправное деяние как...» (далее описано деяние)¹.

Из приведённого примера видно, что противоправность деяния судом предполагается и вне квалификации деяния в соответствии с какой-либо нормой закона, устанавливающей ответственность. То есть противоправность по сути не связывается с закреплением нормы об ответственности, а рассматривается как самостоятельный признак административного правонарушения.

Обусловленность уголовной ответственности за деяния, предусмотренные ст. 264 УК РФ, на наш взгляд, наиболее очевидна, поскольку данное преступление имеет материальный состав, ответственность наступает при наличии последствий – причинения вреда жизни и здоровью человека и причинно-следственной связи между деянием виновного лица и наступившими последствиями.

Таким образом, на сегодняшний день нормы, закреплённые в ст. 264 УК РФ, продолжают изменяться, поскольку постоянно требуется приведение их в соответствие с современными реалиями. Упомянутые в статье нормы зарубежного законодательства свидетельствуют о том, что оно зачастую значительно отличается от уголовно-правовых норм об ответственности за транспортные преступления в России, однако это также говорит о социальной обстановке как признаке установления уголовной ответственности за рассматриваемые преступления. Уголовные наказания устанавливаются за деяния, которые в российском праве отнесены к числу административных правонарушений. Представляется, что российскому законодателю

¹ Обзор судебной практики Верховного суда Рос. Федерации № 4 (2021) // Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2022. № 4, 5.

следует обращаться к опыту зарубежных стран в части применения более строгих мер ответственности за рассматриваемые деяния.

1. Бондарь К. А. Общесоциальные меры предупреждения дорожно-транспортных преступлений // Наука, образование и культура. 2022. № 3(63). С. 17–19.
2. Ларина Л. Ю. Уголовно-правовое обеспечение транспортной безопасности в странах СНГ // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 3(57). С. 114–120.
3. Рязанов Н. С. К вопросу об определении транспортной безопасности в качестве объекта уголовно-правовой защиты // Право и государство: теория и практика. 2022. № 3 (207). С. 133–136.
4. Гончаров И. В. Некоторые вопросы криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения // Вестник СГЮА. 2020. № 3(134). С. 201–209
5. Подчерняев А. Н., Кодзов Т. Н. Некоторые аспекты развития уголовно-правовых норм, обеспечивающих безопасность дорожного движения в современной России // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2024. № 4(101). С. 207–215.
6. Арзамасцев М. В. Конституционные основы уголовной ответственности за транспортные преступления // КриминалистЪ. 2023. № 2(43). С. 3–10.
7. Романцова А. А. Понятие административного правонарушения и административной ответственности: ретроспектива и современное состояние // Форум молодых ученых. 2022. № 11(75). С. 148–158.
8. Подройкина И. А. Проблема определения сущности и признаков административного правонарушения // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 4. С. 103–108; Побежимова Н. И. Административное правонарушение и уголовный проступок // Сибирское юридическое обозрение. 2019. № 4. С. 525–529.
9. Никитин А. С. Особенности «Противоправности» административного правонарушения // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2010. № 2(36). С. 168–180.

1. Bondar` K. A. Obshhesocial`ny`e mery` preduprezhdeniya dorozhno-transportny`x prestuplenij // Nauka, obrazovanie i kul`tura. 2022. № 3(63). S. 17–19.
2. Larina L. Yu. Ugolovno-pravovoe obespechenie transportnoj bezopasnosti v stranax SNG // Pravovoe gosudarstvo: teoriya i praktika. 2019. № 3(57). S. 114–120.
3. Ryazanov N. S. K voprosu ob opredelenii transportnoj bezopasnosti v kachestve ob`ekta ugolovno-pravovoj zashhity` // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. 2022. № 3 (207). S. 133–136.
4. Goncharov I. V. Nekotory`e voprosy` kriminalizacii upravleniya transportny`m sredstvom v sostoyanii op`yaneniya // Vestnik SGYuA. 2020. №3 (134). S. 201-209
5. Podchernyaev A. N., Kodzov T. N. Nekotory`e aspekty` razvitiya ugolovno-pravovy`x norm, obespechivayushhix bezopasnost` dorozhnogo dvizheniya v sovremennoj Rossii // Nauchny`j vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Luk`yanova. 2024. № 4(101). S. 207–215.
6. Arzamascev M. V. Konstitucionny`e osnovy` ugolovnoj otvetstvennosti za transportny`e prestupleniya // Kriminalist``. 2023. № 2(43). S. 3–10.
7. Romanczova A. A. Ponyatie administrativnogo pravonarusheniya i administrativnoj otvetstvennosti: retrospektiva i sovremennoe sostoyanie // Forum molody`x ucheny`x. 2022. № 11(75). S. 148–158.
8. Podrojkina I. A. Problema opredeleniya sushhnosti i priznakov administrativnogo pravonarusheniya // Vestnik Rossijskoj tamozhennoj akademii. 2020. № 4. S. 103–108;

Pobezhimova N. I. Administrativnoe pravonarushenie i ugovny`j prostupok // Sibirskoe yuridicheskoe obozrenie. 2019. № 4. S. 525–529.

9. Nikitin A. S. Osobennosti «Protivopravnosti» administrativnogo pravonarusheniya // Ucheny`e zapiski Sankt-Peterburgskogo imeni V. B. Bobkova filiala Rossijskoj tamozhennoj akademii. 2010. № 2(36). S. 168–180.

Информация об авторе

Милана Александровна Боева. Доцент кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел, кандидат юридических наук, доцент.

Брянский филиал Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова.

241050, Россия, г. Брянск, 2-й Советский переулок, 2А.

Information about the author

Milana Al. Boeva. Associate Professor of the Department of Administrative Law and Administrative Activities of Internal Affairs Bodies. Candidate of Law, Associate Professor.

Bryansk branch of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanova.

241050, Russia, Bryansk, 2nd Sovetsky Lane, 2A.

Статья поступила в редакцию 04.04.2025; одобрена после рецензирования 20.05.2025; принята к публикации 17.06.2025.

The article was received in the editorial office on 04.04.2025; approved after review on 20.05.2025; accepted for publication on 17.06.2025.