

Научная статья
УДК 343.346.52
doi 10.46741/2713-2811.2026.3.35.009

Дифференциация уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения: ретроспективный анализ

АРТЕМ ТАХИРОВИЧ ВАЛЕЕВ

Вологодская коллегия адвокатов «Стандарт», Вологда, Россия
Северо-Западный институт (филиала) Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), Вологда, Россия
art35404@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4324-9140>

АНГЕЛИНА АЛЕКСЕЕВНА ДЕРЕВНИНА

Вологодская коллегия адвокатов «Стандарт», Вологда, Россия,
derevnina_angelina@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-4935-1236>

Аннотация. В статье исследуется двуединая природа объекта преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ: безопасность дорожного движения и безопасность эксплуатации транспортных средств. На основе изучения статистических материалов сделан вывод о практической востребованности использованных законодателем дифференцирующих ответственность инструментов – квалифицирующих признаков. Путем исторического и телеологического анализа норм ст. 264 УК РФ выявлены причины и цели дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Ключевые слова: транспортные преступления; правила дорожного движения; дифференциация ответственности; квалифицирующий признак.

5.1.4. Уголовно-правовые науки.

Для цитирования: Валеев А. Т., Деревнина А. А. Дифференциация уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения: ретроспективный анализ // *Ius publicum et privatum: сетевой научно-практический журнал частного и публичного права*. 2026. № 3 (35). С. 64–71. doi 10.46741/2713-2811.2026.3.35.009.

Differentiation of Criminal Liability for Traffic Violation: Retrospective Analysis

ARTEM T. VALEEV

Vologda Bar Association "Standard", Vologda, Russia

North-Western Institute (branch) of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Vologda, Russia

art35404@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4324-9140>

ANGELINA A. DEREVNINA

Vologda Bar Association "Standard", Vologda, Russia, derevnina_angelina@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-4935-1236>

Abstract. The article considers a dual nature of the object of crimes provided for in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation: road safety and vehicle operations safety. Based on the study of statistical materials, the authors make a conclusion about the practical relevance of the tools used by the legislator to differentiate liability – qualifying factors. Through historical and teleological analysis of the provisions of Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation, the reasons and goals of differentiating criminal liability for violating traffic rules are identified.

Key words: transport crimes; traffic rules; differentiation of liability; qualifying factor.

5.1.4. Criminal law sciences.

For citation: Valeev A.T., Derevnina A.A. Differentiation of criminal liability for traffic violation: retrospective analysis. *Ius publicum et privatum: online scientific and practical journal of private and public law*, 2026, no. 3 (35), pp. 64–71. doi 10.46741/2713-2811.2026.3.35.009.

Исследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта традиционно является одной из актуальных проблем уголовно-правовой науки. Развитие транспортной инфраструктуры, появление новых видов транспорта, внедрение новых технологий еще больше актуализируют эту проблематику. Уголовная ответственность за данные преступления установлена гл. 27 УК РФ.

Категория «транспорт» представляет собой комплексную технологическую систему, обеспечивающую перемещение пассажиров и грузов посредством различных видов путей сообщения. В структуру данной системы входят транспортные средства, коммуникации – рельсовые, сухопутные, речные и авиационные, а также объекты транспортной инфраструктуры. Все перечисленные элементы являются обязательными составляющими функционирования транспорта как источника повышенной опасности [1, с. 18]. В качестве объектов преступных посягательств, предусмотренных нормами гл. 27 УК РФ, выступают различные виды транспортных средств и элементы транспортной инфраструктуры. В частности, к таковым относятся наземный, воздушный, водный и подземный транспорт (ст. 263 УК РФ); машины и другие самоходные механизмы (ст. 264 УК РФ); а также объекты, обеспе-

чивающие безопасность и функционирование транспортной системы, включая устройства оповещения, коммуникации и прочее оборудование для перевозок (ст. 266 УК РФ), наряду с иными предметами.

Нормы гл. 27 УК РФ направлены на уголовно-правовую охрану двух ключевых объектов: 1) защищенность процесса перемещения транспортных средств – безопасность движения и 2) сохранность условий их безопасного использования – безопасность эксплуатации транспорта.

Преобладающее число случаев привлечения к уголовной ответственности связано с посягательствами на безопасность организации и осуществление перевозок транспортными средствами различного назначения. В соответствии с информацией, опубликованной Судебным департаментом при Верховном Суде РФ, в «антирейтинг» входят преступления, предусмотренные «смежными» ст. 264 и 264.1 УК РФ. По итогам 2024 г. уголовному преследованию за деяния, предусмотренные соответствующими статьями, подверглось 46 284 человека, что равняется 86 % от совокупного числа «транспортных преступников» (53 592) [2].

Дефиниция безопасности дорожного движения характеризуется законодательным утверждением. Согласно ст. 2 Федерального закона от 15.11.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» эта категория раскрывается как режим обеспечения защищенности лиц, вовлеченных в процесс дорожного движения, от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. В этой связи логично заключить, что под охраной находятся общественные отношения, формирующиеся в процессе перемещения пассажиров и грузов по улично-дорожной сети.

Режим безопасности дорожного движения достигается соблюдением Правил дорожного движения РФ (далее – ПДД); надлежащий порядок эксплуатации транспортных средств закреплен в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – Основные положения). Принятие обоих нормативных актов было оформлено посредством единого постановления Правительства Российской Федерации [3], что подтверждает двуединую природу объекта преступлений гл. 27 УК РФ.

Нарушение ПДД или Основных положений образует состав преступного посягательства, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Отметим, что несмотря на использование законодателем в заглавии статьи соединительного союза «и», для квалификации деяния по соответствующей норме достаточно нарушения положений хотя бы одного из упомянутых актов. Этот вывод следует из диспозиции, которая, в отличие от заголовка, включает раздельный союз «или». В связи с этим в доктрине уголовного права высказываются суждения о необходимости корректировки наименования ст. 264 УК РФ: подобные точки зрения обусловлены тем, что действующая редакция данной нормы предполагает одновременное совершение нарушения и правил дорожного движения, и эксплуатации транспортных средств как противоправного криминального деяния [4, с. 69].

Отметим, что высокими статистическими показателями, характеризующими число осужденных, обладает не только основной, но и квалифицированные составы рассматриваемого преступного деяния.

Как следует из отчета по форме № 10-а «Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений УК РФ и иных лиц, в отношении которых вынесены судебные акты по уголовным делам» за 2024 г., за нарушение ПДД, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения или не имеющим права управления транспортным средством, либо сопряженное с оставлением места происшествия (ч. 2 ст. 264 УК РФ) в 2024 г. осуждено 1765 чел. (3,3 % от общего числа по гл. 27 УК РФ). Куда более значительное число лиц было подвергнуто уголовному преследованию за нарушение ПДД, ставшее по неосторожности причиной смерти (ч. 3 ст. 264 УК РФ), – 2564 чел. (4,8 % от общего числа). Таким образом,

использованные законодателем при разработке норм ст. 264 УК РФ инструменты дифференциации ответственности оказались востребованными на практике.

Содержание состава обстоятельств, дифференцирующих уголовную ответственность за нарушение ПДД, эволюционировало, что было обусловлено как динамикой статистических данных об аварийности, так и учетом правовых позиций, сформулированных в актах Конституционного Суда РФ, а также рядом других факторов. В этой связи предлагаем краткий ретроспективный анализ данного уголовно-правового запрета.

В первоначальной редакции 1996 г. ст. 264 УК РФ включала три части – основной и два квалифицированных состава:

1) совершение лицом, управляющим автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, противоправных действий, выразившихся в несоблюдении ПДД или правил эксплуатации, которые по неосторожности повлекли за собой причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего либо значительный материальный ущерб;

2) совершение аналогичного противоправного деяния, если оно по неосторожности привело к летальному исходу одного лица;

3) совершение аналогичного противоправного деяния, если оно по неосторожности привело к летальному исходу двух или более лиц.

«Расслоение» уголовной ответственности производилось исключительно по критерию тяжести наступивших последствий, в ряду которых уголовный закон выделяет: вред здоровью средней и тяжелой степени; причинение крупного имущественного ущерба; гибель одного человека или двух и более лиц.

Первичную трансформацию указанная правовая норма перенесла в 1998 г.: она заключалась в сокращении перечня общественно опасных последствий – ликвидировали признак причинения крупного ущерба [5]; спустя 5 лет, в 2003 г., элиминировали и причинение средней тяжести вреда здоровью [6].

В 2009 г. ст. 264 УК РФ приобрела структуру, которую сохранила к настоящему моменту: шесть частей – нечетные содержат составы, перешедшие из изначальной редакции, а четные дополняют их квалифицирующими признаками. Первым из числа таких квалифицирующих признаков стало совершение преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения [7]. Исходя из пояснительной записки к проекту федерального закона, предполагавшего данные изменения, причиной нововведений стала несправедливость: законодатель не проводил разграничения в объеме карательного воздействия по ст. 264 УК РФ исходя из обстоятельств пребывания или, напротив, непребывания субъекта, управляющего средством передвижения, в состоянии интоксикации [8].

В 2014 г. было внесено дополнение, в соответствии с нормами которого отказ гражданина от осуществления врачебной проверки на наличие интоксикации влечет за собой юридические последствия, идентичные тем, что наступают для лица, фактически находящегося в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. В то же время в примечании появилось определение «других механических транспортных средств» в его современном виде. Ключевым признаком предмета преступного посягательства, регламентированного ст. 264 УК РФ, выступает наличие законодательно установленной необходимости специального права для управления данным транспортным средством [9].

Важное изменение затронуло ст. 264 УК РФ в 2019 г. Поводом для нововведений стало признание Конституционным судом Российской Федерации п. 2 примечания не соответствующим Конституции в той мере, в какой он ставит лицо, покинувшее место дорожно-транспортного происшествия, в преимущественное положение по сравнению с лицами, указанными в п. 2 примечаний к данной статье: в отношении которых факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ надлежащим образом установлен либо которые не выполнили законного требования о прохождении медицинского освидетельство-

вания на состояние опьянения [10]. Действовавшая ранее редакция нормы фактически позволяла водителю, пребывавшему в состоянии опьянения, оставив место ДТП, избежать процедуры установления состояния опьянения и, как следствие, привлечения к уголовной ответственности по квалифицированному составу деяния. Конституционный суд РФ постановил устранить пробел законодательной дифференциации уголовной ответственности и конкретизировать уголовно-правовое значение оставления места дорожно-транспортного происшествия в контексте ст. 264 УК РФ в соответствии с принципами равенства и справедливости.

В развитие данной правовой позиции ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ были дополнены новым «блоком» квалифицирующих обстоятельств, а именно «дезертирством» водителя с места аварии [11].

Кроме того, дополнительныйотягчающий фактор, ужесточающий уголовную ответственность, был зафиксирован в четных частях ст. 264 УК РФ в 2022 г.: это выполнение упомянутого действия субъектом, не имеющим полномочий на вождение соответствующего средства передвижения либо лишенным их [12]. Как следует из пояснительной записки к законопроекту, предусматривавшему указанные нововведения, основанием для введения новых квалифицированных составов послужил рост на протяжении пяти предыдущих лет показателей аварийности по вине водителей, лишенных права управления транспортным средством [13]. Вовлечение в процесс дорожного движения индивидуумов, которые вообще не должны в нем участвовать в качестве водителей, несет повышенную общественную опасность. В этой связи законодателем было принято решение о рассмотрении управления транспортным средством лицом, ранее лишенным или не имеющим права управления, которое повлекло к тяжким последствиям, в качестве квалифицирующего признака. Кроме того, в это же время УК РФ был дополнен новой ст. 264.3 УК РФ, устанавливающей уголовную ответственность за вождение транспортного средства индивидом, у которого было аннулировано право управления транспортными средствами и которое понесло административное взыскание или обладало судимостью. Данный состав по конструкции является формальным и для признания оконченным не требует наступления тяжких последствий.

На этом история внесения изменений в ст. 264 УК РФ на данный момент окончена, однако в уголовно-правовой науке отмечается, что современные вызовы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, с высокой вероятностью обусловят необходимость дальнейшего реформирования уголовно-правовых норм, регламентирующих ответственность за «транспортные» преступления. В качестве примеров подобных общественно опасных деяний, не в полной мере охваченных действующим законодательством, можно выделить: умышленную блокировку проезжей части; открытое противостояние между автолюбителями; езду на предельной скорости и неподчинение правомерным указаниям представителей власти; бросание объектов по движущимся автомобилям; организацию препятствий для транспортного потока, включая явления, именуемые «школой вождения на колесах» [14, с. 34].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Сидакова А. А. Предмет нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена // Транспортное право. 2022. № 2. С. 16–19.
2. Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений УК РФ и иных лиц, в отношении которых вынесены судебные акты по уголовным делам // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://cdep.ru/userimages/Statistika_2024/k3-svod_vse_sudy-2024.xls (дата обращения: 12.03.2026).

3. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») : постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.03.2026).
4. Безрукова О. В., Новосельцева Ю. В. К вопросу о спорных аспектах конструкции статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Наука. Общество. Государство. 2017. № 2. С. 67–71.
5. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации : федеральный закон от 25.06.1998 № 92-ФЗ. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 12.03.2026).
6. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации : федеральный закон от 08.12.2003 № 162-ФЗ. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 12.03.2026).
7. О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации : федеральный закон от 13.02.2009 № 20-ФЗ. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 12.03.2026).
8. Пояснительная записка к законопроекту № 93181-5 «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации». URL: <https://sozd.duma.gov.ru/download/1c252d52-da73-45ad-96ea-62469f8baa7b> (дата обращения: 12.03.2026).
9. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения : федеральный закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 12.03.2026).
10. По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда : постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 № 17-П. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.03.2026).
11. О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации : федеральный закон от 23.04.2019 № 65-ФЗ. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 12.03.2026).
12. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации : Федеральный закон от 14.07.2022 № 258-ФЗ. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 12.03.2026).
13. Пояснительная записка к законопроекту № 130391-8 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации». URL: <https://sozd.duma.gov.ru/download/d161d911-398c-4b25-a01d-6a6665879e15> (дата обращения: 12.03.2026).
14. Белокобыльский Н. Н. Виды и характер преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в Уголовном законодательстве России // Вестник Московского университета. 2017. № 3. С. 28–39.

REFERENCES

1. Sidakova A.A. The subject of violation of road safety rules and rules for exploitation of railroad, air, marine and inland water transport and subway. *Transportnoe pravo = Transport Law*, 2022, no. 2, pp. 16–19. (In Russ.).
2. Report on the number of convicted persons under all categories of crimes under the Criminal Code of the Russian Federation and other persons against whom court decisions in criminal cases have been issued. *Sudebnyi departament pri Verkhovnom Sude Rossiiskoi Federatsii: ofits. sait* [Judicial Department under the Supreme Court of the Russian Federation: official website.]. Available at: https://cdep.ru/userimages/Statistika_2024/k3-svod_vse_sudy-2024.xls (In Russ.). (Accessed March 12, 2026).
3. On the rules of road traffic (together with the “basic provisions on the admission of vehicles to operation and the duties of officials to ensure road traffic safety”): resolution of the Government of the Russian Federation No. 1090 of October 22, 1993. *Dostup iz sprav.-pravovoi sistemy “Konsul’tantPlyus”* [Access from the ConsultantPlus reference legal system]. (In Russ.). (Accessed March 12, 2026).

4. Bezrukova O.V., Novosel'tseva Yu.V. On the issue of controversial aspects of the structure of Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. *Nauka. Obshchestvo. Gosudarstvo = Science. Society. State*, 2017, no. 2, pp. 67–71. (In Russ.).
5. *O vnesenii izmenenii i dopolnenii v Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: federal'nyi zakon ot 25.06.1998 No. 92-FZ* [On amendments and additions to the Criminal Code of the Russian Federation: federal law No. 92-FZ of June 25, 1998]. Available at: <http://www.pravo.gov.ru> (accessed March 12, 2026).
6. *O vnesenii izmenenii i dopolnenii v Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: federal'nyi zakon ot 08.12.2003 No. 162-FZ* [On amendments and additions to the Criminal Code of the Russian Federation: federal law No. 162 of December 8, 2003]. Available at: <http://www.pravo.gov.ru> (accessed March 12, 2026).
7. *O vnesenii izmeneniya v stat'yu 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii: federal'nyi zakon ot 13.02.2009 No. 20-FZ* [On amendments to Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation: federal law No. 20-FZ of February 13, 2009]. Available at: <http://www.pravo.gov.ru> (accessed March 12, 2026).
8. *Poyasnitel'naya zapiska k zakonoproektu No. 93181-5 "O vnesenii izmeneniya v stat'yu 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii"* [Explanatory note to the draft Law No. 93181-5 "On amendments to Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation"]. Available at: <https://sozd.duma.gov.ru/download/1c252d52-da73-45ad-96ea-62469f8baa7b> (accessed March 12, 2026).
9. *O vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii po voprosu usileniya otvetstvennosti za sovershenie pravonarushenii v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: federal'nyi zakon ot 31.12.2014 No. 528-FZ* [On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation on strengthening responsibility for offences in the field of road safety: federal law No. 528-FZ of December 31, 2014]. Available at: <http://www.pravo.gov.ru> (accessed March 12, 2026).
10. In the case of the constitutionality of Paragraph 2 of the notes to Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation in connection with the request of the Ivanovo Regional Court: resolution of the Constitutional Court of the Russian Federation No. 17-Pof April 25, 2018. *Dostup iz sprav. - pravovoi sistemy "Konsul'tantPlyus"* [Access from the ConsultantPlus reference legal system]. (In Russ.). (Accessed March 12, 2026).
11. *O vnesenii izmenenii v stat'i 264 i 264.1 Ugolovnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii: federal'nyi zakon ot 23.04.2019 No. 65-FZ* [On amendments to articles 264 and 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation: federal law No. 65-FZ of April 23, 2019]. Available at: <http://www.pravo.gov.ru> (accessed March 12, 2026).
12. *O vnesenii izmenenii v Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii i stat'i 31 i 150 Ugolovno-protsessual'nogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii: Federal'nyi zakon ot 14.07.2022 No. 258-FZ* [On amendments to the Criminal Code of the Russian Federation and articles 31 and 150 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation: federal law No. 258-FZ of July 14, 2022]. Available at: <http://www.pravo.gov.ru> ((accessed March 12, 2026).
13. *Poyasnitel'naya zapiska k zakonoproektu No. 130391-8 "O vnesenii izmenenii v Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii i stat'i 31 i 150 Ugolovno-protsessual'nogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii"* [Explanatory note to the draft law No. 130391-8 "On amendments to the Criminal Code of the Russian Federation and articles 31 and 150 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation"]. Available at: <https://sozd.duma.gov.ru/download/d161d911-398c-4b25-a01d-6a6665879e15> (accessed March 12, 2026).
14. Belokobyl'skii N.N. Types and nature of crimes against traffic safety and transport operation in the criminal legislation of Russia. *Vestnik Moskovskogo universiteta = Bulletin of the Moscow University*, 2017, no. 3, pp. 28–39. (In Russ.).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

АРТЕМ ТАХИРОВИЧ ВАЛЕЕВ – кандидат юридических наук, доцент, председатель Вологодской коллегии адвокатов «Стандарт», Вологда, Россия, доцент кафедры уголовно-правовых наук Северо-Западного института (филиала)

ARTEM T. VALEEV – Candidate of Sciences (Law), Associate Professor, Chairman of the Vologda Bar Association "Standard", Vologda, Russia, associate professor at the Department of Criminal Law Sciences of the North-Western Institute (branch) of

Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), Вологда, Россия, art35404@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4324-9140>

АНГЕЛИНА АЛЕКСЕЕВНА ДЕРЕВНИНА – помощник адвоката Вологодской коллегии адвокатов «Стандарт», Вологда, Россия, derevnina_angelina@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-4935-1236>

the Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Vologda, Russia, art35404@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4324-9140>

ANGELINA A. DEREVNINA – Assistant to the Lawyer at the Vologda Bar Association “Standard”, Vologda, Russia, derevnina_angelina@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0005-4935-1236>

Статья поступила 18.03.2026

