

УДК 343.9

***СИСТЕМА И ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРИРОДА АВТОТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ В УГОЛОВНОМ ПРАВЕ РОССИИ******Колмакова А.М.****магистрант,**Негосударственное образовательное частное учреждение
высшего образования «Московский университет «Синергия»,
Новосибирск, Россия¹***Аннотация**

В статье рассматриваются система и юридическая природа автотранспортных преступлений в уголовном праве России. Анализируются понятие автомобильного транспорта, его признаки и виды, а также нормативно-правовая база, регулирующая безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств. Особое внимание уделено структуре главы 27 УК РФ, включающей составы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 264, 264.1–264.3, 266, 267, 268 УК РФ). Исследуются объективные и субъективные признаки данных составов, их конструкция (материальные и формальные составы), а также критерии крупного ущерба как квалифицирующего признака. На примере судебной практики по ст. 264.3 УК РФ показаны особенности применения уголовной ответственности за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию. Делается вывод о внутренней согласованности системы автотранспортных преступлений, преобладании неосторожной формы вины и специального субъекта, а также о значении наступления общественно опасных последствий для квалификации деяний.

Ключевые слова: автотранспортные преступления, уголовное право, безопасность дорожного движения, транспортные средства, УК РФ, состав преступления, судебная практика, неосторожность, специальный субъект, ущерб.

***SYSTEM AND LEGAL NATURE OF ROAD TRANSPORT CRIMES IN
RUSSIAN CRIMINAL LAW***

¹ Научный руководитель: Лапшин Иван Сергеевич, канд. юрид. наук, доц., Московский университет «Синергия», РФ, г. Москва.
Scientific supervisor: Lapshin Ivan Sergeevich, PhD. jurid. PhD, Associate Professor, Moscow University "Synergy", Russian Federation, Moscow.

Kolmakova A.M.

Master's student,

*Non-state educational private institution of higher education "Moscow University
"Synergy",*

Novosibirsk, Russia

Abstract

The article examines the system and legal nature of motor vehicle crimes in Russian criminal law. It analyzes the concept of motor transport, its features and types, as well as the legal framework governing road safety and vehicle operation. Special attention is given to the structure of Chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation, which includes crimes against traffic safety and vehicle operation (Articles 264, 264.1-264.3, 266, 267, and 268 of the Criminal Code of the Russian Federation). The article examines the objective and subjective features of these offenses, their structure (material and formal offenses), and the criteria for significant damage as a qualifying feature. Based on the judicial practice under Article 264.3 of the Criminal Code of the Russian Federation, the article highlights the specific aspects of criminal liability for driving a vehicle by a person who has been disqualified and subjected to administrative punishment. The article concludes that there is a consistent system of traffic crimes, with a predominance of negligent culpability.

Keywords: transport crimes, criminal law, road safety, vehicles, Criminal Code of the Russian Federation, elements of a crime, judicial practice, negligence, special subject, damage.

Автомобильный транспорт представляет собой один из основных видов транспорта, обеспечивающих перевозку пассажиров, грузов и багажа по дорогам общего пользования с использованием механических транспортных средств, приводимых в движение двигателем. Он образует самостоятельную сферу хозяйственной и правовой деятельности, связанную с эксплуатацией транспортных средств, организацией перевозок, техническим обслуживанием и обеспечением безопасности дорожного движения. Правовое определение транспортного средства содержится в Федеральном законе от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [10], в соответствии со ст. 2 указанного закона, транспортное средство - устройство, предназначенное для

перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Также согласно ст. 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» транспортные средства - устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами [9].

К признакам автомобильного транспорта относятся [2, 345]:

- наличие механического двигателя;
- способность передвигаться по дорогам общего пользования;
- участие в процессе перевозок;
- а также необходимость соблюдения установленных правил безопасности движения и технической эксплуатации.

Автомобильный транспорт характеризуется высокой мобильностью, массовым характером использования и потенциальной опасностью при нарушении установленных норм эксплуатации, что обуславливает особый правовой режим его регулирования.

Закон различает виды автомобильного транспорта по функциональному назначению, к основным относятся:

- пассажирский транспорт, предназначенный для перевозки людей (автобусы, маршрутные и легковые автомобили);
- грузовой транспорт, обеспечивающий доставку грузов различного назначения;
- специальный транспорт, используемый для выполнения отдельных производственных и служебных задач (технические, коммунальные, пожарные, аварийные автомобили).

Отдельно выделяется городской наземный электрический транспорт (трамвай, троллейбус), включаемый в действие упомянутого Устава наряду с автомобильным. Деятельность в сфере автомобильного транспорта

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

регулируется системой нормативных актов. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» закрепляет систему правовых, экономических и организационных мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. В нем определены основные принципы государственной политики в данной сфере, разграничены полномочия федеральных органов исполнительной власти, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. Закон регулирует порядок допуска транспортных средств к эксплуатации, обучение и аттестацию водителей, требования к техническому состоянию автомобилей, а также устанавливает меры ответственности за нарушение правил дорожного движения. Его положения имеют комплексный характер и распространяются на всех участников транспортного процесса.

Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» детализирует организационно-правовые основы функционирования автомобильного транспорта, регулирует отношения, возникающие при осуществлении перевозок пассажиров, багажа и грузов, закрепляет обязанности перевозчиков, водителей и иных участников дорожного процесса, порядок заключения и исполнения договоров перевозки, правила технического обслуживания транспортных средств и ответственность за нарушение установленных требований. Также определяются особенности организации городских перевозок и эксплуатации транспортных средств в пределах населенных пунктов, что имеет значение для разграничения компетенции между федеральными и региональными органами управления [3, 456].

Наряду с названными актами существенное значение имеют технические регламенты, утверждаемые в соответствии с Федеральным законом от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» [11]. Документы устанавливают обязательные требования к конструкции, производству и безопасной эксплуатации транспортных средств, формируя техническую

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

основу реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Автотранспортные преступления представляют собой группу уголовно наказуемых деяний, посягающих на общественную безопасность в сфере дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств. Их сущность заключается в нарушении установленных законом и подзаконными актами правил, обеспечивающих безопасное функционирование автотранспорта, при наступлении общественно опасных последствий.

Систему автотранспортных преступлений образуют нормы, объединенные в главе 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Составы связаны единством непосредственного объекта - общественных отношений, обеспечивающих безопасность функционирования транспортных процессов в сфере автомобильного транспорта [1, 121]. Их нарушение создает угрозу жизни и здоровью граждан, а также посягает на охраняемые законом интересы общества и государства. В структуре данной главы определяющее значение имеют ст. 264, 264.1, 264.2, 264.3, 266, 267 и 268 УК РФ, они охватывают совокупность общественно опасных деяний, связанных с эксплуатацией, техническим состоянием и использованием транспортных средств [8]. Их диспозиции прямо предусматривают автомобиль, трамвай или иное механическое транспортное средство как объект либо средство совершения преступления, что позволяет рассматривать данные положения в качестве самостоятельной подсистемы транспортных преступлений.

Объективная сторона автотранспортных преступлений выражается в действии либо бездействии, нарушающем установленные правила эксплуатации и дорожного движения. Такие деяния влекут причинение вреда здоровью, смерть человека или создание реальной угрозы наступления указанных последствий. По своей конструкции составы автотранспортных преступлений преимущественно относятся к материальному типу, поскольку

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

момент их окончания связывается с фактом наступления общественно опасных последствий [5, 558].

В действующей редакции УК РФ понятие крупного ущерба закреплено в примечаниях к отдельным статьям главы 27. Так, в ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена») и ст. 263.1 УК РФ («Нарушение требований в области транспортной безопасности») крупным ущербом признается ущерб, сумма которого превышает один миллион руб. Аналогичное определение содержится в примечании к ст. 267 УК РФ («Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения»), что подтверждает единообразие подхода законодателя к определению стоимости последствий, имеющих уголовно-правовое значение.

Размер ущерба в этих статьях выступает количественным критерием общественной опасности деяния и служит разграничительным признаком между уголовно наказуемыми преступлениями и административными проступками. Если в результате нарушения правил безопасности движение не привело к гибели или причинению вреда здоровью, но повлекло имущественный ущерб свыше одного миллиона руб., деяние получает уголовно-правовую оценку.

Для автотранспортных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»), критерий ущерба законодатель не закрепил. В этой норме значение для квалификации имеют только последствия, связанные с причинением вреда здоровью или смертью человека. Обусловлено это тем, что объектом посягательства здесь является не имущество, а безопасность дорожного движения и связанные с ней общественные отношения.

Законодатель связывает момент окончания преступления не с самим фактом нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, а с результатом - причинением тяжкого вреда

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

здоровью, смертью человека, гибелью нескольких лиц либо крупным имущественным ущербом. Такое законодательное решение отражает принцип справедливости и соразмерности наказания - уголовная ответственность наступает лишь тогда, когда деяние выходит за рамки простого нарушения и приводит к реальному ущербу охраняемым общественным отношениям [7, 63].

Исключение образуют нормы, предусматривающие уголовную ответственность за управление транспортным средством лицом, ранее подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 и 264.3 УК РФ). Они обладают формальной конструкцией, поскольку преступление считается оконченным с момента совершения противоправного деяния, независимо от факта наступления последствий.

В современной судебной практике по делам, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выделяется устойчивая тенденция к расширенному применению ст. 264.3 УК РФ, введенной Федеральным законом от 28.04.2023 № 123-ФЗ. Суды обращают особое внимание на системность противоправного поведения лица, неоднократно управлявшего транспортным средством при лишении права управления и при наличии неисполненных административных наказаний. Приведем пример. В районном суде рассматривалось уголовное дело в отношении Ф., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264.3 УК РФ. Установлено, что он ранее неоднократно привлекался к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ) и без права управления (ч. 2 и ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ). Несмотря на лишение права управления и наличие неисполненных административных наказаний, Ф. вновь сел за руль автомобиля марки «ВАЗ» и двигался по дорогам Чегемского района до момента задержания сотрудниками полиции. Согласно материалам дела, водительское удостоверение у Ф. было изъято, а административный штраф, назначенный за предыдущее правонарушение, не уплачен. При этом факт управления

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

транспортным средством зафиксирован сотрудниками ДПС документально и подтвержден показаниями свидетелей, протоколом об отстранении от управления, актом осмотра автомобиля и видеозаписью с места задержания.

Ф. признал вину в полном объеме, раскаялся и заявил ходатайство о рассмотрении дела в особом порядке. Суд установил, что ходатайство заявлено добровольно, с пониманием последствий, при участии защитника. При квалификации действий Ф. суд исходил из того, что состав преступления, предусмотренный ч. 1 ст. 264.3 УК РФ, является формальным и считается оконченным с момента факта управления автомобилем лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию за аналогичное деяние. Факт управления автомобилем в данном случае являлся подтвержденным, а наличие неисполненного административного наказания усилило общественную опасность совершенного.

При определении наказания учтены характер и степень общественной опасности деяния, положительные характеристики личности подсудимого, наличие на иждивении четверых малолетних детей, один из которых имеет заболевание, признание вины и раскаяние. Ф. назначено наказание в виде обязательных работ с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, сроком на два года. При этом частично присоединена неотбытая часть наказания по предыдущему приговору в порядке ст. 70 УК РФ [6].

Приведенное решение отражает закрепившуюся тенденцию правоприменения по делам данной категории, заключающуюся в том, что суды рассматривают повторное управление транспортным средством лицом, лишенным права управления, как проявление устойчивого игнорирования требований закона. Квалификация по ч. 1 ст. 264.3 УК РФ применяется при наличии совокупности условий - вступившего в законную силу административного наказания, факта лишения права управления и доказанного умысла на нарушение установленного запрета [8].

По форме вины большинство автотранспортных преступлений совершается по неосторожности, что обусловлено нарушением установленных правил вследствие легкомыслия или небрежности. Вместе с тем отдельные составы предполагают умышленную форму вины, например действия, направленные на приведение транспортных средств в негодность (ст. 267 УК РФ) [8].

Субъектом автотранспортных преступлений является, как правило, специальный субъект - лицо, наделенное правом управления транспортным средством либо ответственное за его техническое состояние. К этой категории относятся водители, механики, лица, осуществляющие выпуск транспортных средств на линию, а также иные участники, на которых возложена обязанность соблюдать требования безопасности движения [4, 27]. Вместе с тем в отдельных составах, например предусмотренных ст. 268 УК РФ, субъектом выступает любое лицо, нарушившее установленные правила безопасности дорожного движения, то есть общий субъект уголовной ответственности.

Таким образом, автомобильный транспорт представляет собой систему, включающую совокупность транспортных средств, инфраструктуру и деятельность по их эксплуатации, а также комплекс правовых норм, регулирующих организацию, безопасность и ответственность в сфере дорожного движения. Система автотранспортных преступлений является внутренне согласованным правовым образованием, объединяющим составы, совершаемые преимущественно по неосторожности специальными субъектами. По конструкции большинство составов автотранспортных преступлений относятся к материальному типу, поскольку преступление признается оконченным с момента наступления общественно опасных последствий. При этом законодателем прямо указано на такие последствия, как причинение тяжкого вреда здоровью, смерть одного или нескольких лиц либо причинение крупного ущерба. Размер ущерба в этих составах установлен на уровне уголовного закона и имеет значение для квалификации.

Библиографический список:

1. Бахотский В.А. Автотранспортные преступления как преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств / В.А. Бахотский // *Фундаментальные и прикладные аспекты развития современной науки*. – Уфа: Общество с ограниченной ответственностью «Научно-издательский центр «Вестник науки», 2024. – С. 121- 125.
2. Безлепкин Б.Т. Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации (постатейный). Москва: Проспект, 2023. С. 345.
3. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / К.А. Барышева, Ю.В. Грачева, Р.О. Долотов и др.; под ред. Г.А. Есакова. – Москва: Проспект, 2021. – 672 с.
4. Лияскин Н.В. Автотранспортные преступления как преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств / Н.В. Лияскин // *Аспирант*. – 2022. – № 3(71). – С. 27-29.
5. Луговской С.И. Уголовно-правовая характеристика автотранспортных преступлений / С.И. Луговской // *Уголовная политика и правоприменительная практика*. Санкт-Петербург: Центр научно-информационных технологий «Астерион», 2025. – С. 558-563.
6. Приговор Чегемского районного суда Кабардино-Балкарской Республики от 27 апреля 2025 г. по делу № 1-107/2025 [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 09.02.2026).
7. Салеев Р.Р. Особенности уголовно-правовой квалификации автотранспортных преступлений / Р.Р. Салеев // *Актуальные проблемы деятельности правоохранительных органов Российской Федерации*. Чебоксары: ООО «Издательский дом «Среда», 2025. – С. 63-65.

8. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 29.12.2025) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2026) // Справочно-правовая система Консультант Плюс
9. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (последняя ред.) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.
10. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (последняя ред.) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
11. Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» (последняя ред.) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 52 (ч. 1). Ст. 5140.