

Научная статья  
УДК 343.31.7



**ОТ СОВЕТСКОГО ПРОШЛОГО К СОВРЕМЕННОСТИ:  
РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА  
ОБ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ  
ЗА АВТОТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ,  
ПОВЛЕКШИЕ СМЕРТЬ**

Наталья Андреевна Каменова,  
Казанский юридический институт МВД России, Казань, Россия,  
kamenova.nat@mail.ru

**Аннотация**

**Введение:** предметом статьи является эволюция законодательства, регулирующего вопросы уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие по неосторожности смерть человека, в советский и постсоветский периоды. В рамках ретроспективного анализа исследуются изменения в подходах законодателя к дифференциации ответственности за указанные преступления.

**Материалы и методы:** основу исследования составили логический, системно-структурный, статистический методы, а также метод анализа. В качестве материалов исследования выступили нормы советского и российского законодательства.

**Результаты исследования:** опираясь на результаты проведенного исследования, следует констатировать, что нормы, устанавливающие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека, на протяжении всей истории их существования подвергались систематическому совершенствованию. При этом очевидна необходимость дальнейшей оптимизации указанных норм, в частности, в части усиления мер уголовно-правового воздействия в отношении лиц, совершающих данные преступления в состоянии опьянения, не имеющих или лишенных права управления транспортными средствами.

**Обсуждение и заключение:** исследование исторического развития законодательства об уголовной ответственности за дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом демонстрирует эволюцию подходов к данной проблеме. Автором предложены направления совершенствования действующего законодательства, ориентированные на повышение эффективности правового регулирования и снижение уровня аварийности на дорогах.

**Ключевые слова:** *автомобильные преступления; дорожно-транспортные происшествия; безопасность дорожного движения; причинение смерти; уголовная ответственность*

© Каменова Н.А., 2025

**Для цитирования:** Каменова Н.А. От советского прошлого к современности: ретроспективный анализ законодательства об уголовной ответственности за автотранспортные преступления, повлекшие смерть // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2025. Т. 16. № 2 (60). С. 98 – 105.

Scientific article  
UDC 343.31.7

## FROM THE SOVIET PAST TO THE PRESENT: A RETROSPECTIVE ANALYSIS OF LEGISLATION ON CRIMINAL LIABILITY FOR MOTOR VEHICLE CRIMES RESULTING IN DEATH

Natalia Andreevna Kamenova,

Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Kazan, Russia,  
kamenova.nat@mail.ru

### *Abstract*

**Introduction:** the subject of this article is the evolution of legislation regulating the issues of criminal liability for violations of traffic rules and the operation of vehicles that negligently caused the death of a person in the Soviet and post-Soviet periods. In the framework of a retrospective analysis, changes in the approaches of the legislator to the differentiation of responsibility for these crimes are investigated.

**Materials and Methods:** the research was based on logical, system-structural, statistical methods, as well as the method of analysis. The norms of Soviet and Russian legislation were used as research materials.

**Results:** based on the results of the conducted research, it can be stated that the norms establishing criminal liability for violation of traffic rules and operation of vehicles, resulting in the death of a person by negligence, have been systematically improved throughout the history of their existence. At the same time, there is an obvious need to further optimize these norms, in particular, in terms of strengthening criminal law measures against persons who commit these crimes while intoxicated, who do not have or are deprived of the right to drive vehicles.

**Discussion and Conclusions:** This study of the historical development of legislation on criminal liability for fatal traffic accidents demonstrates the evolution of approaches to this problem. The author suggests ways to improve the current legislation aimed at increasing the effectiveness of legal regulation and reducing the level of accidents on the roads.

*Keywords:* motor vehicle crimes, traffic accidents, road safety, causing death, criminal liability.

© Kamenova N.A., 2025

**For citation:** Kamenova N.A. From the Soviet Past to the Present: a Retrospective Analysis of Legislation on Criminal Liability for Motor Vehicle Crimes Resulting in Death. Bulletin of the Kazan Law Institute of MIA of Russia. 2025;16(2):98-105. (In Russ.).

### **Введение**

Дорожно-транспортная аварийность представляет собой одну из наиболее острых глобальных проблем современности, эффективное решение которой требует комплексного подхода, включающего совершенствование законодательства об уголовной ответственности. Согласно сведениям Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий, погибает примерно 1,19 миллионов человек<sup>1</sup>. В России же, согласно статистическим данным, в 2024 году в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 14 403 человека<sup>2</sup>.

В правовом государстве обеспечение безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения является безусловным приоритетом государственной политики. Данный приоритет

обусловлен конституционным статусом права на жизнь, признанного высшей ценностью, подлежащей всесторонней охране со стороны государства (статья 2 Конституции Российской Федерации<sup>3</sup>), что, в свою очередь, влечет необходимость принятия исчерпывающих мер для минимизации смертности и травматизма на дорогах. Преждевременная гибель в результате дорожно-транспортных происшествий представляет собой невосполнимую потерю для семьи, близких и общества в целом. Помимо очевидной трагедии утраты человеческой жизни, дорожно-транспортные происшествия влекут за собой и широкий спектр негативных социальных последствий, таких как деформация структуры семьи, увеличение числа лиц, нуждающихся в социальной защите, и обострение демографической ситуации,

<sup>1</sup> Сведения Всемирной организации здравоохранения. URL: <https://www.who.int/ru> (дата обращения: 23.02.2025).

<sup>2</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: [//stat.gibdd.ru/](http://stat.gibdd.ru/) (дата обращения: 23.02.2025).

<sup>3</sup> Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>, 06.10.2022.

что в совокупности негативно влияет на уровень общественной безопасности и устойчивого развития страны. В то же время, несмотря на значимость указанных социальных и, безусловно, экономических последствий, связанных с утратой трудоспособного населения, они не могут быть поставлены в один ряд с невосполнимостью каждой человеческой жизни, уникальностью ее потенциала. Утрата в результате дорожно-транспортных происшествий даже одного человека – это невосполнимая потеря для государства, которое обязано обеспечить охрану прав и законных интересов граждан.

Высокая значимость решения проблем, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, подтверждается пристальным вниманием со стороны руководства страны. Так, в соответствии с поручениями главы государства в России реализована Стратегия по безопасности дорожного движения на 2018 – 2024 годы, утвержденная Правительством 8 января 2018 года, с ключевой целью – достижение нулевой смертности на дорогах к 2030 году<sup>1</sup>. Несмотря на комплекс мер, реализуемых государством, показатель смертности в результате автотранспортных происшествий продолжает оставаться на неприемлемо высоком уровне, что свидетельствует о том, что действующее уголовное законодательство в области безопасности дорожного движения нуждается в серьезном совершенствовании. Однако соответствующее духу времени законодательное установление может быть создано лишь тем, кто глубоко познал условия современности, изучив прежде всего истоки ее формирования. Любая эпоха представляет собой логическое следствие предшествующей, и ее понимание невозможно без учета прошлого.

### Обзор литературы

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является предметом пристального внимания юридической науки, что обусловлено ее высокой социальной значимостью. В российской правовой доктрине вопросы, связанные с дорожно-транспортной преступностью, в том числе со смертностью в результате дорожно-транспортных происшествий, активно разрабатывались А.И. Коробеевым, А.И. Чучаевым, В.И. Жулевым, Н.С. Алексеевым, Н.И. Пикуровым, А.Г. Рублевым. Проведенный указанными авторами анализ подчеркивает методологическую значимость историко-правового подхода к исследованию законодательства об уголовной ответственности

за дорожно-транспортные происшествия. Применение данного подхода обусловлено тем, что комплексное изучение генезиса правовых норм позволяет выявить детерминирующие факторы, влияющие на эффективность действующего законодательства, и разработать научно обоснованные меры по обеспечению безопасности дорожного движения и защите прав его участников. В связи с этим именно диахронический анализ, ориентированный на выявление закономерностей развития и оценку результативности ранее принятых правовых решений, является необходимым условием для формирования оптимальной модели уголовно-правовой политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

### Материалы и методы

В результате изучения истории становления уголовной ответственности за автотранспортные преступления, повлекшие смерть человека, в советский и постсоветский период использовались различные научные методы, в частности, диалектический, который позволил системно исследовать такое преступное правовое явление, как нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в развитии, выявить тенденции изменения законодательства об ответственности за автотранспортные преступления и оценить его эффективность в каждом периоде его становления. Результаты исследования показали, что на конкретном этапе развития общества применялись различные подходы к определению уголовной ответственности за данные деяния, что обусловлено социально-экономическими и политическими факторами. Кроме того, в исследовании применялся комплексный подход, включающий в себя исторический, сравнительно-правовой и социологический анализ.

### Результаты исследования

История развития законодательства об уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, повлекшие смерть человека, в советский и постсоветский периоды развивалась с течением времени. Эта эволюция была обусловлена изменениями в общественной жизни и динамикой преступности в области безопасности дорожного движения, что безусловно требовало адаптации соответствующих правовых норм.

Первым важным этапом данного периода явилось принятие Уголовного кодекса РСФСР 1922 года<sup>2</sup> (далее УК РСФСР). Нормы о преступлениях в сфере эксплуатации транспорта в указанном кодексе не были систематизированы в

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р//Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 5. Ст. 774.

<sup>2</sup> Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1922. № 15.

отдельную главу, в связи с чем ответственность за их совершение предусматривалась различными главами, что существенно усложняло их квалификацию при расследовании уголовных дел, а в дальнейшем и назначении справедливо го наказания судами. Специальные нормы, регламентирующие уголовную ответственность за дорожно-транспортные происшествия, повлекшие смерть человека, в УК РСФСР 1922 года и вовсе отсутствовали. Данные деяния рассматривались как умышленное убийство либо убийство по неосторожности и квалифицировались по статье 143 и по части 2 статьи 147 УК РСФСР соответственно. Срок наказания за совершение преступления предусмотренного статьей 143 УК РСФСР назначался в виде лишения свободы сроком не ниже трех лет со строгой изоляцией. За совершение преступления, предусмотренного частью 2 статьи 147 УК РСФСР, наказание назначалось на срок до трех лет лишения свободы. Примечателен тот факт, что санкция части 2 статьи 147 УК РСФСР, помимо основного наказания в виде лишения свободы, содержала еще и дополнительный вид наказания в виде пожизненного либо на определенный срок запрета осужденному заниматься той деятельностью, при выполнении которой он причинил смерть. В отличие от УК РСФСР 1922 года, современное уголовное законодательство Российской Федерации не предусматривает возможности установления пожизненного запрета на занятие определенной деятельностью за совершение автотранспортных преступлений. Такой подход, с одной стороны, отражает современные тенденции гуманизации уголовного законодательства в виде предоставления осужденному возможности для социальной реабилитации после отбытия наказания, а с другой – создает определенный дисбаланс между интересами осужденного, стремящегося к возвращению к привычной деятельности, и интересами общества, нуждающегося в надежной защите от потенциальной опасности, исходящей от лиц, уже причинивших вред жизни и здоровью граждан.

Проведенный анализ свидетельствует, что такой подход законодателя, не выделившего транспортные преступления в отдельную категорию и не предусмотревшего специальных норм для регулирования ответственности за дорожно-транспортные происшествия, повлекшие смерть, был явно недостаточным и не соответствовал уровню общественной опасности данных деяний. Отсут-

ствие четкой правовой регламентации создавало значительные трудности для правоприменительной практики и не обеспечивало должной защиты прав потерпевших. Нельзя не согласиться с мнением Н.С. Алексеева, который, изучая исторический опыт развития института уголовной ответственности за преступления, совершенные в области дорожного движения, в своих трудах указывал, что «для успешной борьбы с транспортными преступлениями серьезное значение имеют вопросы квалификации, правильное построение в будущем законодательстве системы транспортных преступлений и разрешение вопроса о том, какие общественно опасные деяния следует отнести к этой группе» [1, с. 53].

Следующим этапом развития уголовного законодательства в сфере транспортных преступлений является принятие в 1960 году Уголовного кодекса РСФСР<sup>1</sup> (далее – УК РСФСР). С принятием данного УК РСФСР деяния, совершенные в результате нарушения правил дорожного движения, повлекшие смерть человека, перестали квалифицироваться как умышленное убийство либо убийство по неосторожности и нашли свое юридическое закрепление в нормах права, предусмотренных частью 2 статьи 211 и частью 2 статьи 212 УК РСФСР. Данные нормы права располагались в главе 10 «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения»<sup>2</sup>. Отличие указанных норм выражалось в субъекте преступления. Так, в качестве субъекта преступления по части 2 статьи 211 УК РСФСР выступал работник автомототранспорта, а по части 2 статьи 212 любое физическое лицо. Как справедливо отмечает А.Г. Рублев, «ни теоретически, ни практически указанное деление в зависимости от субъекта не являлось логичным и справедливым, поскольку объект, объективная и субъективная стороны составов преступлений были идентичны» [2, с. 47]. Что касается наказания по данным статьям, то размеры их санкций также были идентичными (до 10 лет лишения свободы с лишением права управлять транспортными средствами на срок до трех лет или без такового). В связи с этим аспект деления данных составов преступлений действительно вызывал сомнения в логике закона. Следует обратить внимание на то, что в рассматриваемых статьях отсутствовали нормы, которые бы устанавливали конкретную форму вины в качестве обязательного элемента состава преступления. Однако, несмотря на то, что законодатель вы-

Ст. 153. Первая публикация.

<sup>1</sup> Ведомости Верховного совета РСФСР. 1960, № 40, ст. 591.

<sup>2</sup> Там же.

делил причинение смерти в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта в отдельные составы преступлений, санкция в виде лишения свободы, предусмотренная за данные деяния, осталась эквивалентна наказанию за умышленное убийство (до 10 лет лишения свободы). Столь строгое наказание за причинение смерти в дорожно-транспортных происшествиях, приравненное к умышленному убийству, было обусловлено стремлением законодателя, в первую очередь, подчеркнуть исключительную ценность человеческой жизни независимо от мотивов или обстоятельств ее утраты. Кроме того, столь строгое наказание выступало и в качестве превентивной меры, призванной стимулировать повышенную ответственность и осторожность среди участников дорожного движения, тем самым снижая риск трагических происшествий на дорогах. Эти причины в совокупности объясняют логику законодателя в установлении столь суровой ответственности за преступления указанной категории.

В дальнейшем указом Президиума Верховного Совета от 19 июня 1968 года «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР»<sup>1</sup> статья 212 УК РСФСР была упразднена, а статья 211 УК РСФСР изменена и дополнена новыми квалифицирующими признаками и стала предусматривать уголовную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами без деления их на физических и должностных лиц. Статья состояла из трех частей. Вторая часть рассматриваемой статьи устанавливалась уголовную ответственность за причинение смерти или тяжкого вреда здоровью. За такое преступление полагалось лишение свободы на срок до десяти лет, а также возможное лишение права управления транспортным средством на срок до пяти лет или без такового. Третья часть статьи касалась преступных нарушений, когда действия, описанные в первой части, привели к гибели нескольких человек. В этом случае наказание составляло лишение свободы на срок от трех до пятнадцати лет с возможным лишением права управления транспортным средством на срок до пяти лет или без такового.

Анализируя норму данной статьи, можно сделать вывод, что изменения коснулись диспозиции состава и дифференциации ответственности в зависимости от тяжести наступивших общественно-опасных последствий. Однако в норме

указанной статьи продолжало отсутствовать упоминание о форме вины. Ввиду отсутствия такого признака субъективной стороны преступления четкое указание формы вины могло привести к расширительному толкованию норм данной статьи, позволяя привлекать к уголовной ответственности за деяния, которые не были охвачены первоначальным замыслом законодателя и, тем самым, нарушать права человека. Кроме того, поскольку отсутствовали четкие критерии, позволяющие учитывать степень и мотивы совершенного деяния, это несомненным образом вызывало сложности при назначении наказания судами. Отрицательным образом данный факт отражался и на разграничении смежных составов преступлений, таких как, например, убийство. В отличие от других составов преступлений, где форма вины четко определена, рассматриваемая статья создавала предпосылки для произвольного применения и необоснованного расширения ее действия, что требовало незамедлительного устранения путем внесения соответствующих изменений в указанную статью.

В качестве негативного момента следует отметить и то, что законодатель в статье 211 УК РСФСР в качестве квалифицирующего признака не предусмотрел ответственность за нарушение правил безопасности управления автотранспортным средством, лицом находящимся в состоянии опьянения, повлекшее смерть потерпевшего.

В 1996 году принимается Уголовный кодекс Российской Федерации<sup>2</sup> (далее – УК РФ), в котором нормы, предусматривающие ответственность за транспортные преступления, приобрели более системное изложение и были закреплены в отдельной, 27 главе УК РФ под названием «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Как справедливо отмечал В.И. Жулев, появление данной главы в УК РФ «явилось логическим этапом процесса возникновения и совершенствования норм уголовного закона, устанавливающих ответственность в названной сфере общественных отношений» [3, с. 3]. В дальнейшем данная глава неоднократно претерпевала изменения в виде криминализации новых составов преступлений и декриминализации тех составов, которые утратили свою практическую значимость. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения, повлекшие смерть человека, регламентировалась статьей 264 УК РФ. Так, на этот раз законодатель отнес данный вид преступлений к категории не-

<sup>1</sup> Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1968. № 26. Ст. 1010.

<sup>2</sup> Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

осторожных. Данный факт, несомненно, отразился на сроках назначаемых наказаний, а соответственно, и видах их отбывания в исправительных учреждениях.

В 2003 году, несмотря на рост дорожно-транспортных преступлений со смертельным исходом, законодатель все же принимает решение о снижении пределов санкций по части 3 статьи 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц) до семи лет<sup>1</sup> (в предыдущей редакции – до десяти лет).

В феврале 2009 года в статью 264 УК РФ, вновь вносятся изменения, а именно: был введен отдельный квалифицирующий признак – совершение данного преступления, повлекшего смерть потерпевшего, лицом, находящимся в состоянии опьянения<sup>2</sup>.

Однако, несмотря на многочисленные изменения, вносимые в УК РФ, смертность на дорогах страны оставалась на неприемлемо высоком уровне, что настоятельно требовало дальнейшего совершенствования правового регулирования в данной области. С учетом общественной опасности данных преступлений и необратимости их трагических последствий отнесение действий, предусмотренных частями 4 и 6 статьи 264 УК РФ, к преступлениям средней тяжести представлялось нелогичным и не соответствовало ни духу, ни букве закона. Данные обстоятельства привели к тому, что в 2019 году в статью 264 УК РФ<sup>3</sup> были вновь внесены изменения, преследующие цель ужесточения наказания за совершение дорожно-транспортных преступлений, повлекших по неосторожности смерть потерпевших. В частности, в часть 4 статьи 264 УК РФ было внесено изменение в части увеличения срока наказания в виде лишения свободы сроком до 12 лет. За совершение преступления, предусмотренного частью 6 статьи 264 УК РФ, наказание было увеличено до 15 лет лишения свободы. Таким образом, законодатель не только увеличил наказание по указанным преступлениям, но и, соответственно, изменил категорию преступления со средней тяжести на тяжкую, что также сказалось и на месте отбывания наказания, и на сроках погашения судимости по данной категории

дел. Кроме того, изменение категории данных преступлений на тяжкую стало законодательным препятствием для освобождения виновного, даже впервые привлекаемого к уголовной ответственности, в связи с примирением сторон, а также за деятельным раскаянием.

Завершающим этапом в процессе модернизации уголовно-правового регулирования ответственности за преступления, регламентированные статьей 264 УК РФ, явились новеллы, внесенные в 2022 году в части 2, 4 и 6 указанной статьи<sup>4</sup>. Суть этих новелл заключалась в дополнении состава преступления новыми квалифицирующими признаками, а именно: если деяние совершено лицом, заведомо не обладающим правом управления транспортным средством (либо лишенным такового), а также если содеянное сопряжено с оставлением места дорожно-транспортного происшествия. Введение данных критериев оценки общественной опасности деяния вполне закономерно спровоцировало научную полемику в правовой среде. Причиной тому послужил, прежде всего, вопрос о непосредственной взаимосвязи между действиями лица, нарушившего закон, и негативными последствиями, наступившими в результате этого нарушения. Некоторые исследователи, в частности Н.В. Пикуров, критически оценивают включение в квалифицирующие признаки факта оставления места ДТП, утверждая, что «...исключена причинная связь с наступившими последствиями такого квалифицирующего признака, как оставление места совершения преступления, поскольку это происходит уже после того, как последствия уже причинены» [4, с. 87 – 92]. Данная позиция подчеркивает, что оставление места происшествия является постпреступным деянием, не оказывающим прямого влияния на механизм причинения вреда, и, следовательно, его выделение в качестве квалифицирующего признака может быть необоснованным с точки зрения построения объективной стороны состава преступления. Однако существуют и противоположные мнения, отмечающие социальную опасность такого поведения, свидетельствующего о попытке уклонения от ответственности. Таким образом, правовая природа квалифицирующих признаков, введенных в статью 264 УК РФ в 2022 году,

<sup>1</sup> О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 08.12.2003 № 162-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 50. Ст. 4848.

<sup>2</sup> О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.02.2009 № 20-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2009. № 7. Ст. 788.

<sup>3</sup> О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 23.04.2019 № 65-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2019. № 17. Ст. 2028.

<sup>4</sup> О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 14.07.2022 № 258-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2022. № 29 (часть II). Ст. 5225.

остается дискуссионной и требует дальнейшего исследования.

На основе выявленных тенденций исторического развития правовой регламентации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств можно сделать вывод о постоянном стремлении законодателя к совершенствованию правового регулирования в данной сфере. Этот процесс на протяжении всего периода становления уголовной ответственности за преступления данной категории характеризовался динамичностью и адаптацией к изменяющимся условиям, что выражалось в ужесточении наказаний, криминализации новых видов нарушений, обособлении отдельных составов преступлений и, напротив, декриминализации деяний, утративших свою актуальность. Наказание за совершение неосторожных преступлений в настоящее время сопоставимо с санкцией за совершение преступления, предусмотренного статьей 105 УК РФ. А.И. Коробеев, А.И. Чучаев верно отметили, что «современный российский законодатель возвращает нас из века нынешнего в середину века минувшего, когда по УК РСФСР 1960 г. неосторожные транспортные преступления карались столь же сурово» [5, с. 55].

### Обсуждение и заключение

Изучение исторической эволюции уголовной ответственности за нарушения в сфере дорожного движения приводит к заключению о необходимости дальнейшего совершенствования действующего законодательства. Учитывая имеющийся положительный исторический опыт, подтверждающий эффективность таких правовых инструментов, как пожизненный запрет на определенные виды деятельности, представляется целесообразным рассмотреть возможность внесения изменений в действующее уголовное законодательство, регулирующее ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находившимся в состоянии опьянения, повлекшее гибель людей. В частности, представляется целесообразным рассмотреть возможность увеличения срока дополнительного наказания в виде лишения права заниматься определенной деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами за данные действия. Следует учитывать, что в данном случае речь идет о преступлениях, характеризующихся наивысшей степенью общественной опасности, выражающейся в сочетании грубого нарушения правил дорожного движения, находящегося в состоянии опьянения и наступления тяжких последствий в виде смерти людей. Предлагаемое увеличение срока запрета заниматься определенной

деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, в отношении указанной категории лиц представляется обоснованным, исходя из следующих соображений: в 2019 году законодатель, ужесточив наказание за совершение ДТП в состоянии опьянения, повлекшего смерть, фактически приравнял сроки лишения свободы за данные действия к срокам, предусмотренным за совершение убийства (ч. 1 ст. 105 УК РФ), однако срок дополнительного наказания в виде запрета заниматься определенной деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, остался прежним – до трех лет. Вопрос о соразмерном увеличении срока дополнительного наказания в виде запрета заниматься определенной деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, остался, на наш взгляд, без должного внимания. Возникает закономерный вопрос: если степень общественной опасности дорожно-транспортных происшествий, совершенных лицами, находящимися в состоянии опьянения и повлекших смерть потерпевших, в соответствии с установленными законодателем санкциями, сопоставима с общественной опасностью умышленного лишения жизни (ч. 1 ст. 105 УК РФ), то представляется не вполне логичным отсутствие адекватных мер, направленных на увеличение срока дополнительного наказания в виде запрета заниматься определенной деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами.

Для наглядности обозначенной проблемы, а также для демонстрации непоследовательности законодателя в вопросах установления наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения целесообразно обратиться к сопоставлению санкций, предусмотренных статьей 264<sup>1</sup> УК РФ и частей 4 и 6 статьи 264 УК РФ. Анализ рассматриваемых санкций выявляет очевидную диспропорцию. Так, часть 2 статьи 264<sup>1</sup> УК РФ, устанавливает наказание в виде запрета заниматься определенной деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, на срок до шести лет за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступлений, предусмотренных статьями 264, 264<sup>1</sup> или 264<sup>3</sup> УК РФ. При этом данное деяние не предполагает наступления последствий в виде причинения вреда жизни или здоровью граждан. В то же время к лицу, уже имеющему судимость за аналогичное преступление и вновь совершившее нарушение ПДД в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть одного или нескольких лиц (части

4 и 6 статьи 264 УК РФ), может быть применено дополнительное наказание в виде запрета заниматься определенной деятельностью связанной с управлением транспортными средствами лишь на срок до трех лет. Очевидно, что совершение преступления, повлекшего гибель людей, свидетельствует о значительно более высокой степени общественной опасности.

Предлагаемое усиление ответственности будет являться адекватной мерой, направленной

на защиту конституционно значимых ценностей – жизни и здоровья граждан, а также на предупреждение совершения новых преступлений. Реализация предлагаемых мер позволит в большей степени обеспечить соответствие наказания степени общественной опасности деяния и будет способствовать реализации уголовно-правовых принципов справедливости, соразмерности и дифференциации ответственности.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Алексеев Н.С. Транспортные преступления: ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Ленинград, 1957. С. 147.
2. Рублев А.Г. Становление уголовной ответственности за автотранспортные преступления в советском законодательстве // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2015. № 4. С. 45 – 51.
3. Жулев В.И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. Москва. 2001. С. 189.
4. Пикуров Н.И. Основные тенденции развития законодательства об ответственности за транспортные преступления // Законы России: опыт, анализ, практика. 2023. № 4. С. 87 – 92.
5. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? // Уголовное право. 2019. № 5. С. 48 – 58.

### REFERENCES

1. Alekseev N.S. Transportnye prestupleniya: otvetstvennost' za prestupleniya, posyagayushchie na pravil'nuyu rabotu sovetskogo transporta. Leningrad, 1957. S. 147.
2. Rublev A.G. Stanovlenie ugolovnoj otvetstvennosti za avtotransportnye prestupleniya v sovetskom zakonodatel'stve // Vestnik Ural'skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. 2015. № 4. S. 45 – 51.
3. Zhulev V.I. Transportnye prestupleniya. Kommentarij zakonodatel'stva. Moskva. 2001. S. 189.
4. Pikurov N.I. Osnovnye tendencii razvitiya zakonodatel'stva ob otvetstvennosti za transportnye prestupleniya // Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika. 2023. № 4. S. 87 – 92.
5. Korobeev A.I., Chuchaev A.I. Transportnye prestupleniya: ispravlenie oshibok ili dvizhenie po krugu? // Ugolovnoe pravo. 2019. № 5. S. 48 – 58.

### Информация об авторе:

**Каменова Наталья Андреевна**, преподаватель кафедры административного права, административной деятельности и управления органами внутренних дел Казанского юридического института МВД России, e-mail: kamenova.nat@mail.ru

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

### Information about the author:

**Kamenova Natalia A.**, Lecturer at the Department of Administrative Law, Administrative Activities and Management of Internal Affairs Bodies, Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, e-mail: kamenova.nat@mail.ru

The author has read and approved the final version of the manuscript.

Статья получена: 30.04.2025.

Статья принята к публикации: 26.06.2025.

Статья опубликована онлайн: 27.06.2025.

Против размещения полнотекстовой версии статьи в открытом доступе в сети Интернет не возражаю.