

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 343.7

<https://doi.org/10.20310/2587-9340-2025-9-1-111-120>

Шифр научной специальности 5.1.4

Квалификация транспортных преступлений: анализ спорных случаев разграничения со смежными составами и административной ответственностью

Попова Елена Альбертовна,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Института права и национальной безопасности, ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный университет им. Г.Р. Державина», Российская Федерация, 392000, г. Тамбов, ул. Интернациональная, 33, <https://orcid.org/0000-0002-6903-1775>, elenap2672@yandex.ru

Ванина Анна Алексеевна,

специалист-эксперт отдела по делам некоммерческих организаций, Управление Министерства юстиции Российской Федерации по Тамбовской области, Российская Федерация, 392036, г. Тамбов, ул. Карла Маркса, 142/10, <https://orcid.org/0009-0003-8677-3062>, hionia_anna@mail.ru

Аннотация

Раскрыты актуальные проблемы квалификации транспортных преступлений, обусловленные их спецификой и разнообразием, из-за чего зачастую возникают сложности в правоприменении. Особое внимание уделено отграничению транспортных преступлений от смежных составов, предусмотренных Уголовным кодексом Российской Федерации, и административных правонарушений, ответственность за которые закреплена в Кодексе административных правонарушений Российской Федерации. Кроме того, в рамках данной статьи проведен анализ критериев, оказывающих помощь в разграничении транспортных преступлений от административных правонарушений, а также дифференцировании различных составов транспортных преступлений. Данный анализ проведен на основе конкретных примеров, иллюстрирующих спорные ситуации, связанные с нарушением Правил дорожного движения (далее – ПДД) и правил эксплуатации различных транспортных средств. Криминализация, о которой говорится в статье, представляет собой процесс, когда деяния, ранее рассматриваемые как административные правонарушения, становятся уголовными преступлениями. Это происходит тогда, когда появляются определенные условия, указывающие на значительное возрастание общественной опасности таких деяний. Результаты проведенного анализа становятся основой для рекомендаций, направленных на совершенствование правоприменительной практики и уточнение законодательных норм, которые закрепляют ответственность за нарушения законодательства в области эксплуатации транспортных средств. Выработка и воплощение научно обоснованных рекомендаций содействуют полноценной реализации принципов единообразия и справедливости при применении норм уголовного и административного законодательства в сфере использования и эксплуатации транспортных средств.

Ключевые слова

транспортные преступления, уголовная ответственность, административные правонарушения, смежные составы, правила дорожного движения, криминализация административных правонарушений, транспортные средства, общественная опасность

Финансирование

Это исследование не получало внешнего финансирования.

Вклад авторов

Е.А. Попова – постановка проблемы исследования, поиск и анализ научной литературы, научное руководство, формулировка выводов и результатов исследования.

А.А. Ванина – анализ нормативных документов, проведение исследования, написание черновика рукописи.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования

Попова Е.А., Ванина А.А. Квалификация транспортных преступлений: анализ спорных случаев разграничения со смежными составами и административной ответственностью // Актуальные проблемы государства и права. 2025. Т. 9. № 1. С. 111-120. <https://doi.org/10.20310/2587-9340-2025-9-1-111-120>

ORIGINAL ARTICLE

<https://doi.org/10.20310/2587-9340-2025-9-1-111-120>

OECD 5.05; ASJC 3308

Classification of transport crimes: analysis of controversial cases of separation from related offences and administrative responsibility

Elena A. Popova,

Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Associate Professor of Criminal Law Disciplines Department of the Institute of Law and National Security, Derzhavin Tambov State University, 33 Internatsionalnaya St., Tambov, 392000, Russian Federation, <https://orcid.org/0000-0002-6903-1775>, elenap2672@yandex.ru

Anna A. Vanina,

Specialist-Expert of the Department for Non-Profit Organizations, Department of the Ministry of Justice of the Russian Federation for the Tambov Region, 142/10 Karl Marx St., Tambov, 392036, Russian Federation, <https://orcid.org/0009-0003-8677-3062>, hionia_anna@mail.ru

Abstract

The article reveals current problems of the qualification of transport crimes, due to their specificity and diversity, which often causes difficulties in law enforcement. Special attention is paid to distinguishing transport crimes from related offences provided for by the Criminal Code of the Russian Federation and administrative offences, the responsibility for which is enshrined in the Code of Administrative Offences of the Russian Federation. In addition, this article analyzes criteria that assist in distinguishing transport crimes from administrative offences, as well as differentiating between different types of transport crimes. This analysis is based on specific examples illustrating controversial situations related to violations of Traffic Regulations and the rules of operation of various vehicles. Criminalization, which is mentioned in the article, is a process when acts previously considered administrative offenses become criminal offenses. This happens when certain conditions appear that indicate a significant increase in the public danger of such acts. The results of the analysis become the basis for recommendations aimed at improving law enforcement practices and clarifying legislative norms that consolidate responsibility for violations of legislation in the field of vehicle operation. The development and implementation of scientifically based recommendations contributes to the full implementation of the principles of uniformity and fairness in the application of criminal and administrative legislation in the field of the use and operation of vehicles.

Keywords

transport crimes, criminal liability, administrative offenses, related offences, traffic rules, criminalization of administrative offenses, vehicles, public danger

Funding

This research received no external funding.

Authors' contribution

E.A. Popova – research problem statement, scientific literature research and analysis, scientific supervision, conclusions and research results formulation.

A.A. Vanina – normative documents analysis, conducting research, manuscript draft writing.

Conflict of interests

The authors declare no relevant conflict of interests.

For citation

Popova, E.A. & Vanina, A.A. (2025). Classification of transport crimes: analysis of controversial cases of separation from related structures and administrative responsibility. *Aktual'nye problemy gosudarstva i prava = Current Issues of the State and Law*, vol. 9, no. 1, pp. 111-120. <https://doi.org/10.20310/2587-9340-2025-9-1-111-120>

Введение

Современное общество характеризуется развитой и многообразной транспортной системой. Бесспорно, средства передвижения и транспортировки играют важную роль в жизни людей, однако, использование любого вида транспорта несет в себе определенные риски. Именно поэтому строгое соблюдение правил безопасности и эксплуатации является не просто формальным требованием, а жизненной необходимостью для предотвращения наступления тяжелых и особо тяжких последствий, которые могут привести к человеческим жертвам и огромному материальному ущербу. Обеспечение безопасности дорожного движения становится одним из ключевых приоритетов государственной политики России, что обусловлено как масштабом и остротой проблемы аварийности на дорогах страны, так и ее многоаспектным негативным влиянием на социально-экономическое развитие, здоровье нации, обороноспособность и национальную безопасность государства.

В аспекте квалификации преступлений всегда актуальным является вопрос разграничения составов преступлений. В данном векторе выявление преступных деяний, которые связаны с нарушением установленных правил дорожного движения, а также использования транспортных средств, от смежных составов – это сложная юридическая задача, которая требует тщательного изучения всех обстоятельств дела и правильной юридической оценки действий. С практической точки зрения эта проблема возникает из-за того, что действия человека могут быть квалифицированы сразу по нескольким статьям уголовного кодекса.

Результаты исследования

Транспортные преступления могут иметь смежные составы как внутри одной главы, так и в совокупности с другими главами Уголовного кодекса РФ (далее – УК РФ). Рассмотрим некоторые смежные составы и различия между ними.

Для проведения анализа указанных правоотношений следует обратиться к статьям 264 и 268, размещенным в главе 27 УК РФ¹. Если обратиться к анализу нормативного закрепления положений статьи 264 УК РФ, то логично отметить, что уголовная ответственность предусмотрена законодателем либо за нарушение правил дорожного движения, либо за нелегитимную эксплуатацию транспортных средств. В свою очередь, нормативное положение статьи 268 УК РФ предусматривает возможность привлечения к уголовной ответственности на случай нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Согласно положениям статьи 264 УК РФ ответственность распространяется на лицо, которое совершает действия по управлению транспортным средством. При этом важно отметить, что в статье 268 УК РФ задекларированы положения, которые предусматривают ответственность для особых категорий лиц, которые непосредственно не связаны с управлением транспортом, но при этом совершают значимые действия, которые нарушают правила по обеспечению его безопасной работы и, в целом, влияют на общую безопасность дорожного движения. Четкое понимание этих различий – залог

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

правильной квалификации преступлений. Статья 268 «подстраховывает» ситуации, когда в результате ДТП виновен не водитель, а другие лица, ответственные за безопасность работы транспорта.

В связи с тем, что статья 264 УК РФ применяется наиболее часто, уделим внимание ее разграничению со смежными составами преступлений.

Итак, приведем анализ правовых положений статьи 264 УК РФ и статьи 109 УК РФ (причинение смерти по неосторожности). Учитывая тот факт, что обе указанные статьи в общем плане касаются преступлений, совершенных по неосторожности (при этом стоит упомянуть, что в статье 264 заявлены исключения), принципиальная разница правовых регламентаций заключается в том, что положения статьи 264 применяются лишь в той ситуации, когда тяжкий вред здоровью или смерть стали результатом нарушения ПДД. Статья 109, в свою очередь, используется, когда смерть по неосторожности наступила в обстоятельствах, не связанных с нарушением ПДД.

Статьи 264 и 111 УК РФ также имеют различия между собой. В данном случае при разграничении преступлений, предусмотренных статьями 264 и 111 УК РФ, ключевыми моментами являются форма вины и объект посягательства. Статья 264 регулирует неосторожные деяния в сфере дорожного движения, где основным фактором является нарушение правил, в то время как статья 111 охватывает умышленные преступления против здоровья, требующие доказательства умысла на причинение тяжкого вреда. В целях проведения правильной законодательно обоснованной квалификации каждая ситуация должна быть оценена и проанализирована тщательным образом с тем, чтобы точно и детально установить все обстоятельства по делу: характеристику совершенных действий, мотивы совершения установленных действий, форму вины.

При анализе разграничения составов преступлений, смежных со статьей 264 УК РФ, следует принимать во внимание статью 125 Уголовного кодекса Российской Федерации (оставление в опасности). В случае, когда водитель, причастный к дорожно-транспортному происшествию, покидает ме-

сто аварии, не предприняв мер по оказанию помощи пострадавшему, при наличии объективной возможности таковой, к нему может быть применена ответственность по статье 125 УК РФ.

Кроме того, в своей работе И.П. Кравец рассматривает отграничение статьи 264 УК РФ от составов статей 143 (Нарушение требований охраны труда), 109 (Причинение смерти по неосторожности) и 118 (Причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности) УК РФ: «Если транспортное средство использовалось в качестве механизма при хозяйственно-бытовых или производственных работах и при этом нарушены правила безопасности проведения таких работ – квалифицировать содеянное необходимо по статье 143 или статьям 109, 118 УК. Если же автомашина использовалась в качестве транспортного средства для перевозки людей или грузов, водитель обязан соблюдать требования правил движения и эксплуатации механического транспортного средствами независимо от места движения. Соответственно, в случае причинения тяжкого вреда здоровью или смерти в результате нарушения таких требований водитель должен нести ответственность по статье 264 УК» [1, с. 232].

Проанализировав правовое закрепление нормативной составляющей статьи 264 УК РФ, а также оценив возможные варианты активизации ее применения, можно отметить, что неправомерное поведение в части нарушения установленных правил дорожного движения и нелегитимная эксплуатация транспортных средств способны производить множество смежных составов преступления. Данный аспект требует должного внимания и изучения характерных критериев подобного разграничения.

Помимо статьи, рассмотренной ранее, глава 27 Уголовного кодекса Российской Федерации содержит статью 267 (Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения), в отношении которой, по примеру других составов преступлений, необходимо провести аналитическую работу с последующим разграничением по смежным составам для полноценной квалификации.

Об этом упоминает М.Н. Ефарова: «Следует отличать действия, угрожающие

безопасной эксплуатации транспортных средств, совершаемые на том транспортном средстве, безопасность эксплуатации которого ставится под угрозу, от хулиганства на железнодорожном, водном, воздушном и ином транспорте общего пользования (пункт «в» части 1 статьи 213 УК РФ). Критерием разграничения является характер совершаемых виновным действий. Так, если пассажир на борту самолета начинает приставать к гражданам, высказываться нецензурной бранью в отношении других пассажиров и экипажа самолета, пытаться открыть эвакуационную дверь, демонстративно показывая свое «Я», тем самым грубо нарушать общественный порядок, выражая явное неуважение к присутствующим, содеянное следует квалифицировать по пункту «в» части 1 статьи 213 УК РФ, так как вред причиняется отношениям по охране общественного порядка на транспорте общего пользования. Если же пассажир проникает в кабину пилота, начинает хватать его за одежду и руки, пытается вырвать штурвал, нажимает на датчики управления самолетом, что ставит под угрозу состояние защищенности полета воздушного судна, его действия содержат признаки состава преступления, предусмотренного статьей 267.1 УК РФ, так как страдают отношения безопасной эксплуатации транспортных средств» [2, с. 166].

Таким образом, для того чтобы достоверно и уверенно разграничить преступления, направленные на подрыв безопасности движения и нарушение должной эксплуатации транспорта от смежных составов, необходимо руководствоваться следующими критериями: кто был участником движения (водитель или не водитель), какова была форма вины (неосторожность или умысел), и какова была цель действий (нарушение ПДД или угон). Таким образом, верная квалификация требует скрупулезного анализа всех обстоятельств дела, формы вины и целей преступного деяния.

Разграничение уголовных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и применением транспортных средств, от административных правонарушений является важной правовой проблемой. Хотя эти нарушения могут иметь схожие признаки, но характеристика

уровня степени общественной опасности существенно отличает их, разграничивая между собой. Так, по мнению Р.Ф. Хакимовой: «действующее законодательство РФ предусматривает, что отсутствие тяжких последствий при ДТП, как правило, включает причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью, что подразумевает действия водителя как административное правонарушение. Говорить об отграничении преступления и административного правонарушения при ДТП через призму наступивших общественно-опасных последствий нельзя без учета категории общественной опасности как таковой. Общественная опасность включает в себя несколько элементов, которые определены законодательством Российской Федерации. Такое нормативное закрепление носит практический характер, что позволяет рассмотреть степень общественной опасности деяния» [3, с. 12].

На основании вышеуказанного можно подойти к обобщению проанализированных действий, которые квалифицируются как преступления против безопасности дорожного движения. Так, согласно положениям статей 264 и 268 УК РФ и других, подобные действия обладают высокой степенью общественной опасности ввиду того, что их совершение сопряжено с причинением или потенциальной возможностью причинения существенного вреда общественным отношениям, обеспечивающим безопасность дорожного движения, а именно: вреда здоровью (включая тяжкий, средний и легкий), смерти или значительного материального ущерба.

Административным правонарушением, перечисленным в главе 12 КоАП РФ², свойственна меньшая общественная опасность. Последствия таких нарушений, как правило, не столь серьезны и ограничиваются незначительным ущербом для здоровья, имущества или созданием риска его причинения.

Различие между транспортными преступлениями и административными правонарушениями не сводится только к степени общественной опасности, также учитываются

² Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

ся последствия действий, которые тесно связаны с этой степенью. Таким образом, последствиями транспортных преступлений являются: причинение здоровью человека тяжкого вреда; лишение жизни человека, а также двух и более лиц.

В то же время правонарушения в транспортной сфере, предусмотренные в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), предполагают такие последствия, как: незначительный вред здоровью (ушибы, ссадины); небольшой материальный ущерб; создание угрозы причинения вреда.

Согласно законодательным предписаниям КоАП РФ, ответственность предусмотрена за тот спектр действий, которые, прежде всего, не инициируют общественно опасные последствия, способные нанести ущерб охраняемым законом общественным отношениям, а, кроме того, если такие последствия все же есть, они не достигают уровня вреда, необходимого для квалификации деяния как преступления.

Преступления, связанные с использованием транспорта, предусмотренные Уголовным кодексом РФ, в большинстве случаев совершены по неосторожности, но могут быть и умышленными. В отличие от них, административные правонарушения совершаются по неосторожности, однако, могут иметь формальный состав, в таком случае наступление каких-либо последствий не является обязательным условием.

Разграничение между преступлениями и административными правонарушениями основывается, в том числе, на отличительных особенностях, которыми обладают субъекты, несущие ответственность. Если обратиться к вопросу привлечения к уголовной ответственности, особенности привлечения к которой связаны с личной виной и наказанием, то субъектами в данном случае могут быть исключительно физические лица. Правовая доктрина обусловила данный подход к определению указанного вида юридической ответственности. Совершенно иной подход используется для привлечения к административной ответственности, которая применяется как к физическим, так и к юридическим лицам. Как видим, субъективный состав отличается в уголовной и администра-

тивной ответственности, что определяется правовой сущностью каждого их видов ответственности. Каждый вид ответственности сопровождается пакетом санкций в рамках привлечения к ответственности. В зависимости от негативных последствий, определяется интенсивность наказания.

И в части уголовной, и в части административной ответственности предусмотрены стандартные, на первый взгляд, формы наказаний – штрафные санкции или лишение специального права (в данном случае, лишение права управления транспортным средством). Данные формы ответственности настолько универсальны, что предусмотрены как на случай совершения преступления, так и в ситуации рассмотрения административного правонарушения. В аспекте рассматриваемого вопроса, принципиальная разница между указанными видами ответственности устанавливается в ракурсе строгости применяемых санкций.

Однако стоит отметить, что, исходя из правовой природы уголовной ответственности, за совершение преступлений, имеющих большую общественную опасность, санкции по рассматриваемой области правового регулирования общественных отношений варьируются вплоть до лишения свободы. В то время как административные правонарушения, кроме штрафов и лишения прав, дополняются, в частности, административным арестом, предупреждением, конфискацией орудия совершения преступления или предмета административного правонарушения. Это подчеркивает факт того, что уголовное право нацелено на борьбу с более опасными для общества деяниями.

Помимо всего вышеизложенного имеет место такое явление, как криминализация повторных административных нарушений, в частности ПДД. Заключается данный феномен в том, что действия, изначально квалифицируемые как административные правонарушения, при повторном совершении или наличииотягчающих условий рассматриваются как деяния, характеризующиеся повышенной общественной опасностью и, следовательно, переходят в разряд уголовных преступлений. В исследовании, проведенном М.В. Баранчиковой, содержится аргументация в пользу криминализации повтор-

ных административных правонарушений, с особым вниманием к сфере ПДД, что, по мнению ученого, требует их включения в Уголовный кодекс Российской Федерации: «Существует прямое и нарастающее влияние кратности административных правонарушений, соответствующих основным факторам риска совершения дорожно-транспортных происшествий, на рост тяжести их вреда. Она формирует становление личности систематического нарушителя, относящегося к злостному типу» [4, с. 54].

Действительно, как показывает практика, подавляющее число виновников ДТП с криминальными последствиями – это лица, ранее допускавшие злостные и весьма опасные нарушения ПДД, данный факт является веским аргументом в пользу криминализации повторных административных правонарушений. Формулировка «лицо, подвергнутое административному наказанию» в уголовном законе ярко подчеркивает оправданность усиления ответственности за рецидив.

Исследуем самые распространенные примеры криминализации повторных нарушений ПДД, прописанные в Уголовном кодексе РФ. Первой на рассмотрение вынесем статью 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». Согласно правовому регламенту, заключенному в указанной норме, к уголовной ответственности может быть привлечен субъект, в отношении которого ранее были применены нормы административного права. В частности, положения статьи 12.8 (Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения) или статьи 12.26 (Невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения) КоАП РФ. В.В. Афонин в своем исследовании обнаружил наличие коллизии в наименовании статьи 264.1 УК РФ: «полагаем, что отечественный законодатель при криминализации рассматриваемого деяния допустил коллизию между ее наименованием и содержанием, так как наименование только указывает на административную преюдицию, в то время как со-

держание говорит и о состоянии опьянения, и специальном рецидиве. Таким образом, проблема ПДД на сегодняшний день по-прежнему остается актуальной. На фоне роста количества ДТП существование статьи 264.1 УК РФ весьма уместно» [5, с. 177].

Совершение действий по управлению транспортным средством, находясь в измененном состоянии ввиду алкогольного опьянения, криминализовано, поскольку рецидив по совершению этого же деяния после того, как лицо привлекалось к административному наказанию, позволяет рассматривать его в ракурсе уголовных преступлений. Таким образом, ключевым фактором криминализации является повторность, обусловленная наличием ранее наложенного административного взыскания.

Некоторые ученые высказывают сомнения относительно целесообразности криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения, придерживаясь мнения, что степень общественной опасности при первом нарушении и при повторном является одинаковой [5, с. 38]. Однако стоит согласиться с позицией иных исследователей о том, что такой довод не выдерживает критики с точки зрения уголовного законодательства [6, с. 225]. Поскольку речь идет о повторном, умышленном нарушении правового запрета лицом, ранее уже подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость за аналогичное деяние, можно констатировать наличие более высокой степени общественной опасности по сравнению с первоначальным нарушением.

Соответственно, неэффективность прежних средств правового воздействия и наличие состава административной преюдиции, повышающей степень общественной опасности повторных нарушений, обусловили криминализацию управления транспортным средством в состоянии опьянения. Данный процесс был основан на глубоком анализе социально-правовых реалий и выявлении пробелов действующего законодательства. При этом наличие статьи 264.1 УК РФ не означает ослабления административно-правового регулирования отношений в сфере безопасности дорожного движения, а лишь дополняет его, обеспечивая усиленную

охрану наиболее значимых общественных отношений.

Несмотря на комплексный подход законодателя к правовой регламентации противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения, включая установление уголовного запрета, статистика свидетельствует о сохранении проблемы на высоком уровне. Это ставит вопросы перед учеными и практиками не только о корректировке санкции статьи 264.1 УК РФ в сторону ужесточения наказания, но, прежде всего, о необходимости устранения причин и условий совершения подобных преступлений.

Помимо статьи 264.1 УК РФ, результатом криминализации является недавно введенная в Уголовный кодекс РФ статья 264.3 (Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость). Согласно требованиям отечественного законодательства, регулирующим сферу общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения, субъект, которому доверено управлять механическим транспортным средством, должен иметь законодательно предусмотренный формат подтверждения данного права (так, документом, подтверждающим указанный факт, является водительское удостоверение). При этом важно отметить, что водительское удостоверение не только подтверждает факт наличия права управления транспортным средством, но и устанавливает, каким именно транспортом субъект допущен управлять (в рамках открытых категорий).

Важно отметить, что к уголовной ответственности законодательно допустимо привлечь при стечении двух обстоятельств одновременно: во-первых, водитель управляет транспортным средством, не имея на то законных оснований, во-вторых, данному событию предшествовало привлечение к административной ответственности за управление транспортным средством согласно статье 12.7 КоАП РФ (Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством).

Против криминализации управления транспортным средством лицом, лишенным прав, выдвигается ряд возражений, сводя-

щихся к трем основным пунктам. Во-первых, ставится под сомнение обоснованность уголовного наказания во всех случаях, поскольку не все ситуации лишения прав представляют одинаковую угрозу для общества. Во-вторых, высказываются опасения по поводу возможной перегрузки судебной системы из-за введения новой уголовной статьи. В-третьих, отмечаются практические трудности в применении законодательства, связанные с четким разграничением административной и уголовной ответственности.

Помимо вышеупомянутых статей Ю.П. Попова рассматривает проблему разграничения ответственности между статьей 267 УК РФ и некоторыми статьями главы 12 КоАП РФ: «Проблема возникает при разграничении преступления, описанного в статье 267 УК РФ, с проступком, закрепленным в части 1 статьи 11.1 КоАП РФ «Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене». Повреждение железнодорожного пути, сооружений и устройств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, сбрасывание на железнодорожные пути или оставление на них предметов, которые могут вызвать нарушение движения поездов, – все это создает реальную угрозу безопасности. Рассматривая вопрос обеспечения безопасности, мы должны иметь в виду и гарантию жизни человека, и сохранность имущества граждан, если речь идет о защите физических лиц. В отношении юридических лиц безопасность гарантируется с позиции сохранности имущества. И в первом, и во втором случае речь идет о наличии уголовно-наказуемого деяния согласно положениям статьи 267 УК РФ.

То же относится и к статье 12.33 КоАП РФ «Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений» [7, с. 84].

Некоторые исследователи также обозначают проблему, обусловленную коллизиями внутри административного законодательства, которые, во-первых, сопрягаются с отсутствием легитимного закрепления активно используемых понятий «безопасные» и «опасные» условия движения по дорогам, с установкой их квалификационных призна-

ков, а во-вторых, уточнить трактовку понятия безопасность дорожного движения за счет расширения объекта правового регулирования, включив туда все возможные участки дорог, используемые для передвижения транспортных средств [8, с. 225].

Заключение

Правоприменители зачастую испытывают трудности при определении юридической квалификации действий, связанных с нарушениями в сфере транспорта. Для исправления ситуации законодателю следует организовать комплексный пересмотр правил, определяющих меры ответственности за подобные инциденты. Это подразумевает не только сведение воедино фрагментированных пунктов разнообразных законодательных актов (УК РФ, КоАП РФ и прочих), но и их согласование и приведение в соответствие с актуальными условиями.

Систематизация норм, регулирующих ответственность за транспортные правонарушения, невозможна без создания четких и

однозначных критериев разграничения преступлений от сходных составов и административных деликтов. Данные критерии должны учитывать как объективные, так и субъективные факторы: с одной стороны, размер причиненного ущерба и тяжесть вреда здоровью, с другой – форму вины и мотивы правонарушителя. Важно, чтобы критерии были конкретными и не допускали двусмысленных толкований, способствуя единообразному пониманию и применению законодательных положений всеми участниками правоприменительной деятельности, от правоохранительных органов до судей. Важно обеспечить возможность постоянного обновления и корректировки критериев в соответствии с изменениями в законодательстве и практике его применения, а также с учетом появления новых типов нарушений в сфере транспорта. Только такой подход позволит создать действенную систему квалификации, которая будет гарантировать законность, справедливость и неизбежность наказания.

Список источников

1. *Кравец И.П.* Правовое регулирование отграничения состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2016. № 46. С. 227-233. <https://elibrary.ru/vpbbwj>
2. *Ефарова М.Н.* Уголовно-правовая характеристика действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2022. № 1 (33). С. 164-167. <https://elibrary.ru/efbqzp>
3. *Хакимова Р.Ф.* Отграничение дорожно-транспортных преступлений от правонарушений // Перо науки. 2019. № 14 (14). С. 11-14. <https://elibrary.ru/gwwswt>
4. *Баранчикова М.В.* Административная наказанность как признак субъекта дорожно-транспортного преступления // Правопорядок: история, теория, практика. 2023. № 4 (39). С. 52-57. <https://doi.org/10.47475/2311-696X-2023-39-4-52-57>, <https://elibrary.ru/dijnvk>
5. *Афонин В.В.* Статья 264.1 УК РФ «Нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»: некоторые проблемные аспекты // Юрист-Правоведь. 2021. № 2 (97). С. 175-178. <https://elibrary.ru/yawxrd>
6. *Непомнящая Т.В., Савин С.В.* Совершение преступления в состоянии опьянения как отягчающее наказание обстоятельство // Уголовное право. 2015. № 6. С. 36-39. <https://elibrary.ru/vgmhax>
7. *Попова Ю.П.* Как новая редакция статьи 267 Уголовного кодекса Российской Федерации повлияет на квалификацию правонарушений // Транспортное право и безопасность. 2021. № 1 (37). С. 82-90. <https://elibrary.ru/mdvoit>
8. *Боронина В.С.* Коллизии административного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 483. С. 221-226. <https://doi.org/10.17223/15617793/483/24>, <https://elibrary.ru/xswsyc>

References

1. Kravets I.P. (2016). The road traffic offences delimitation from the related offences legal regulation. *Vestnik Volzhskoi gosudarstvennoi akademii vodnogo transporta = Bulletin of the Volga State Academy of Water Transport*, no. 46, pp. 227-233. <https://elibrary.ru/vpbbwj>

2. Efarova M.N. (2022). Criminal law characteristics of actions that threaten the safe operation of vehicles. *Vestnik Ural'skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii = Bulletin of the Ural Law Institute of the Ministry of the Interior of the Russian Federation*, no. 1 (33), pp. 164-167. <https://elibrary.ru/efbqzp>
3. Khakimova R.F. (2019). Delineation of traffic offences from offences. *Pero nauki = Feather of Science*, no. 14 (14), pp. 11-14. <https://elibrary.ru/gwwswt>
4. Baranchikova M.V. (2023). Administrative punishment as a sign of the subject of a traffic crime. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika = Legal Order: History, Theory, Practice*, no. 4 (39), pp. 52-57. <https://doi.org/10.47475/2311-696X-2023-39-4-52-57>, <https://elibrary.ru/dijnvk>
5. Afonin V.V. (2021). Article 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation “Violations of traffic rules by a person subjected to administrative punishment”: some problematic aspects. *Yurist"-Pravoved" = Lawyer-Jurist*, no. 2 (97), pp. 175-178. <https://elibrary.ru/yawxrd>
6. Nepomnyashchaya T.V., Savin S.V. (2015). Commission of a crime in the state of alcohol intoxication as an aggravating circumstance for punishment. *Ugolovnoe pravo = Criminal Law*, no. 6, pp. 36-39. <https://elibrary.ru/vgmhax>
7. Popova Yu.P. (2021). How the new edition of Article 267 of the Criminal Code of the Russian Federation will affect the qualification of offenses. *Transportnoe pravo i bezopasnost' = Transport Law and Security*, no. 1 (37), pp. 82-90. <https://elibrary.ru/mdvoit>
8. Boronina V.S. (2022). Collisions of administrative legislation on road safety in the Russian Federation. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta = Tomsk State University Journal*, no. 483, pp. 221-226. <https://doi.org/10.17223/15617793/483/24>, <https://elibrary.ru/xswwsyc>

Для контактов:

Попова Елена Альбертовна, e-mail: elenap2672@yandex.ru

Corresponding author:

Elena A. Popova, e-mail: elenap2672@yandex.ru

Поступила в редакцию / Received 24.09.2024

Поступила после рецензирования / Revised 22.12.2024

Принята к публикации / Accepted 25.02.2025

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи. / The authors have read and approved the final manuscript.