

Научная статья
УДК 656.13.05:343.01

УГОЛОВНАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ВОЗМОЖНОСТЬ ЕЕ РАЗРАБОТКИ

Евгений Владимирович Зубенко

Дальневосточный юридический институт (филиал) Университета
прокуратуры Российской Федерации, г. Владивосток,
Российская Федерация, Zubenko1978@yandex.ru

Аннотация. В статье анализируется возможность разработки уголовной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, так как она в настоящее время не сформирована. Автор приходит к выводу о необходимости разработки концепции такой политики, которая будет иметь следующее содержание: уголовно-правовое, криминологическое, криминалистическое, уголовно-процессуальное и уголовно-исполнительное.

Ключевые слова: уголовная политика, дорожно-транспортное преступление, квалификация преступлений, правила дорожного движения, безопасность, расследование

Для цитирования: Зубенко Е. В. Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и возможность ее разработки // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2026. Т. 37. № 1. С. 59–66.

CRIMINAL POLICY IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND THE PROSPECTS FOR ITS DEVELOPMENT

Evgeniy V. Zubenko

Far Eastern Law Institute (branch) University of the Prosecutor's Office of the
Russian Federation, Vladivostok, Russian Federation, Zubenko1978@yandex.ru

Abstract. The article examines the prospects of developing a criminal policy in the area of road safety and vehicle operation, as such a policy is currently not fully established. The author concludes that it is necessary to formulate a comprehensive concept for this policy, encompassing the following dimensions: criminal law, criminology, forensics, criminal procedure, and criminal enforcement.

Keywords: criminal policy, traffic crime, crime classification, traffic regulations, safety, investigation

For citation: Zubenko Ye. V. Ugolovnaya politika v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya i vozmozhnost' yeye razrabotki [Criminal policy in the field of road safety and the prospects for its development].

Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra = Forensics: yesterday, today, tomorrow. 2026, vol. 37, no. 1, pp. 59–66 (in Russ.).

Введение

Безопасность дорожного движения, начиная еще со времен Юлия Цезаря, всегда являлась и продолжает являться актуальной темой для государственной политики любой страны. Это связано прежде всего с тем, что по дорогам осуществляется передвижение значительного количества товарно-материальных ценностей, грузов и людей. Если ранее на протяжении веков перемещение производилось, в основном, при помощи лошадиной тяги, то, начиная с конца 19-го века, лошадей вытеснили механические транспортные средства. Механические транспортные средства (автомобили) буквально заполонили дороги нашей страны. Так, согласно официальной статистике, на 2025 г. в России зарегистрировано 61 703 328 шт. автомобильного транспорта, из них 52 885 668 шт. только легковых автомобилей¹. При этом автомобиль является источником повышенной опасности, с его участием совершаются дорожно-транспортные происшествия и преступления (далее – ДТП), количество которых требует от государства принятия неотложных мер, для минимизации последствий указанных деяний. За последнее время, начиная с 2000-х годов, статистика учета зарегистрированных происшествий, а также погибших и пострадавших в них, имеет тенденцию на снижение. При этом в показателях за 2000 год и за 2025 год аварийность (количество зарегистрированных ДТП с пострадавшими в них участниками дорожного движения) снижена

¹ Наличие автомобильного транспорта // Государственная статистика : сайт. URL: <https://fedstat.ru/indicator/36228> (дата обращения: 16.02.2026). Режим доступа: свободный.

более чем в два раза. Так, в 2000 году было зарегистрировано 157495 дорожно-транспортных происшествий, где погибло 29594 человека; в 2001 зарегистрировано 164401 происшествие, погибло 30916 человек; в 2002 – 184360 происшествий, погибло 33243 человека; в 2003 – 204267 происшествий, погибло 35602 человека. В 2020-х годах ситуация существенно изменилась: в 2020 году было зарегистрировано 145073 происшествия, погибло 16152 человек; в 2021 – 118434 происшествия, погибло 12580 человек; в 2022 – 111178 происшествий, погибло 11927 человек; в 2023 – 116614 происшествий, погибло 12330 человек; в 2024 – 117221 происшествие, погибло 12352 человека; в 2025 – 128 793 происшествия, погибло 13 943 человека².

Приведенные выше статистические данные наглядно демонстрируют результаты деятельности органов государственной власти и местного самоуправления в проведении мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Начиная с 2006 года в России стала действовать разработанная Правительством Российской Федерации программа повышения безопасности дорожного движения, которая последовательно включала несколько этапов: 1 этап – 2006–2012 годы³;

² Показатели состояния безопасности дорожного движения // Госавтоинспекция МВД России : сайт. URL: <http://www.gibdd.ru/news/672> (дата обращения: 16.02.2026). Режим доступа: свободный.

³ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» : Постановление Правительства РФ от 20.02.2006 № 100 (ред. от 22.11.2012) // КонсультантПлюс : сайт. URL: <https://www.consultant.ru/document/>

2 этап – 20013–2020 годы⁴; 4 этап – 2018–2024 годы⁵. В настоящее время профильными ведомствами была разработана и утверждена ныне действующая «Стратегия безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2025–2030 годы с перспективой до 2036 года». Её планируемые результаты видятся прежде всего в повышении уровня защищенности участников дорожного движения от ДТП, совершенствовании конструкции транспортных средств и дорожной инфраструктуры, своевременности оказания помощи пострадавшим в ДТП⁶.

Таким образом, следует отметить, что органами государственной власти предпринимаются значительные меры для обеспечения безопасности дорожного движения, что приводит к положительным результатам в виде снижения количества ДТП и тяжких последствий, таких как наступление смерти и причинение вреда здоровью участникам дорожного движения. Однако указанная

(дата обращения: 16.02.2026). Режим доступа: свободный.

⁴ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» : Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 16.05.2020) // КонсультантПлюс : сайт. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 16.02.2026). Режим доступа: свободный.

⁵ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы : Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р // КонсультантПлюс : сайт. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 16.02.2026). Режим доступа: свободный.

⁶ Указ Президента РФ от 14.11.2025 № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // КонсультантПлюс : сайт. URL: <https://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 16.02.2026). Режим доступа: свободный.

глобальная проблема должна иметь комплексное решение, касающееся проведения последовательной уголовной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Основная часть

Начиная с 2021 г. законодателем производился ряд инициатив, направленных на совершенствование и индивидуализацию уголовной ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Были введены нормы, предусматривающие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутому административному наказанию за аналогичные правонарушения – ст. 264.1–264.3 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ), а также за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ). Кроме того, специальная норма, содержащая ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), с момента ее введения в УК РФ (1 января 1997 г.) по настоящее время претерпела порядка десяти более или менее существенных изменений и редакций, что свидетельствует о продолжающемся поиске нахождения оптимальной степени юридической ответственности за подобные противоправные деяния.

К сожалению, указанные дополнения в УК РФ не смогли поспособствовать оказанию существенного противодействия складывающейся криминальной ситуации в данной сфере. Статистика неуклонно свидетельствует о значительном количестве совершаемых преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения. Так, только в 2024 г. в России было зарегистрировано 18261 преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, из которых 10607 уголов-

ных дел были направлены в суд с обвинительным заключением; по ст. 264.1 УК РФ зарегистрировано 46569 преступлений, направлено в суд 42668 уголовных дел с обвинительным актом (постановлением); по ст. 264.2 УК РФ зарегистрировано 75 преступлений, направлено в суд 56 уголовных дел с обвинительным актом (постановлением); по ст. 266 УК РФ зарегистрировано 6 преступлений, направлено в суд 1 уголовное дело с обвинительным заключением (актом); по ст. 267.1 УК РФ зарегистрировано 7 преступлений, направлено в суд 2 уголовных дела с обвинительным заключением; по ст. 268 УК РФ зарегистрировано 174 преступления, направлено в суд 70 уголовных дел с обвинительным заключением (актом). Всего за данный период времени было зарегистрировано 67457 указанных преступлений, что составляет 1,8 % от общей массы всех зафиксированных преступлений (3772291 преступление) в 2024 году. Аналогичная ситуация складывалась и в 2025 г⁷. [9]. Полагаем, что приведенные выше статистические данные свидетельствуют о высокой значимости и необходимости охраны общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения, требующих уголовно-правовой охраны.

При этом для правоприменителя неоднозначным остается понимание преступлений против безопасности дорожного движения и практики их правоприменения в части квалификации общественно опасных деяний, привлечения к уголовной ответственности и назначения для виновных лиц наказания, что значительно

повышает вероятность судебной следственной ошибки. Так, помимо перечисленных преступлений, безопасность дорожного движения может стать объектом и других преступлений или преступления могут произойти с участием транспортных средств в процессе их движения. Кроме того, возникшее дорожно-транспортное преступление (происшествие) может стать причиной или следствием совершения другого преступления, непосредственно связанного с дорожно-транспортным, что целесообразно учитывать при формировании уголовной политики в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств для адекватной уголовно-правовой оценки криминальных деяний и принятия профилактических мер по противодействию подобным преступлениям.

Также следует отметить, что в настоящее время весь мир переживает новый этап технологического прогресса, связанный с внедрением новых технологий и искусственного интеллекта, которые проникают во все сферы человеческой деятельности. Не стала исключением и сфера дорожного движения. На дорогах появляются новые виды транспортных средств, автомобили оснащаются средствами объективного контроля над движением. Конструируются транспортные средства, в которых движение может осуществляться без непосредственного участия водителя (человека), где его заменяет искусственный интеллект. Все это требует внимания и комплексного научного изучения для своевременного реагирования, в том числе проведением продуманной и взвешенной уголовной политики.

Полагаем, что на сегодняшний момент существующая уголовная политика в сфере безопасности дорожного движения не в полной мере отвечает современным вызовам обще-

⁷ Сведения из Сводного отчета по России «Единый отчет о преступности» за 2024, (форма «1-ЕГС») : официальный сайт / Министерство внутренних дел Российской Федерации. АИС «Портал ГИАЦ» - URL: 10.5.16/cms/ (дата обращения: 28.04.2025).

ства. Необходим комплексный подход в ее формировании и дальнейшем развитии с учетом разработки и совершенствования не только норм, предусматривающих уголовную ответственность за совершенное деяние, но и норм, регламентирующих порядок назначения и реализации наказания за данные преступления. Это свидетельствует о потребности в создании научно-теоретических и практических основ уголовной политики в исследуемой сфере, что возможно путем пересмотра существующих, а в определенной части – путем разработки новых концептуальных основ всех элементов уголовной политики в сфере безопасности дорожного движения – криминализации, пенализации, дифференциации, квалификации, расследования и профилактики.

Это свидетельствует о потребности в создании научно-теоретических и практических основ уголовной политики в исследуемой сфере (возможно, путем пересмотра существующих, а в определенной части – путем разработки новых концептуальных основ) всех элементов уголовной политики в сфере безопасности дорожного движения – криминализации, пенализации, дифференциации, квалификации, расследования и профилактики.

Преступления в сфере безопасности дорожного движения подвергались исследованию, как правило, дифференцированно, с точки зрения наук уголовного права, уголовного процесса, криминологии, уголовно-исполнительного права и криминалистика (в рамках существовавшей ранее номенклатуры научных специальностей). Среди них можно выделить работу А. М. Зокиной, где автор делает вывод о том, что в российском законодательстве сложно выделить единообразную линию криминализации уголовной ответственности за преступления против безопасности

дорожного движения [5, с. 9]. Что касается криминалистики, то здесь ученые, как правило, разрабатывают частные криминалистические методики расследования отдельных видов дорожно-транспортных преступлений или дают рекомендации об особенностях использования специальных знаний в ходе проведения отдельных следственных действий [4]. Однако сейчас в связи с появлением специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки), имеется реальная возможность (на диссертационном уровне) комплексного исследования проблем в сфере безопасности дорожного движения путем разработки ранее не сформированной концепции российской уголовной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Такой комплексный характер предполагает в рамках одного исследования последовательно рассмотреть и сформировать в единую систему составные части уголовной политики и насытить ее содержание следующими аспектами: уголовно-правовыми, криминологическими, криминалистическими и уголовно-процессуальными, уголовно-исполнительными, управленческо-организационными в части реализации уголовной политики.

Подобного рода исследования уже проводятся в других, не менее важных, сферах деятельности, требующих уголовно-правовой охраны [1; 2; 3; 6; 8], что также необходимо изучать для внедрения положительного опыта в ходе разработки уголовной политики обеспечения безопасности дорожного движения. Ранее, еще в 1965 году, И. Г. Маландиным была защищена докторская диссертация, где им рассматривались в совокупности вопросы уголовно-правового, криминологического и криминалистического характера в сфере борьбы с дорожно-

транспортными преступлениями, что было для того времени актуально и обоснованно [7]. Такой комплексный способ исследования осуществим и сегодня.

Выводы и заключение

Проблему противодействия преступлениям в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств не решить лишь уголовно-правовыми методами, в частности, криминализацию ответственности. Любое совершенное преступление, в том числе и те, которые мы рассматриваем, «проходит» последовательно определенные стадии:

а) предварительного расследования и дальнейшего судебного разбирательства в соответствии с требованиями уголовно-процессуального законодательства и рекомендациями криминалистической науки;

б) назначения справедливого наказания виновному в соответствии с нормами уголовного законодательства, исходя из тяжести совершенного преступления и личности подсудимого;

в) исполнения наказания. В процессе исполнения наказания в отношении осужденного обеспечивается его исправление с помощью норм

уголовно-исполнительного законодательства.

Кроме того, преступлению предшествуют его причины и способствуют определенные условия. Они формируются в обществе, на что влияют различные криминогенные факторы, такие как, например, правовой нигилизм в соблюдении правил дорожного движения его участниками и т. д.

Поэтому является необходимым и своевременным комплексное решение проблем обеспечения безопасности дорожного движения (с точки зрения наук уголовно-правового блока) в виде формирования соответствующей концепции уголовной политики.

На основании вышеизложенного полагаем целесообразным рассмотрение вопроса в научном сообществе о необходимости разработки исследований, направленных на формирование уголовной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в целях получения необходимого инструментария и адекватного противодействия подобным преступлениям, а также минимизации их негативных последствий.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Аверина, А. В. Уголовная политика Российской Федерации в области международного сотрудничества по противодействию преступности: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2023. 233 с.

2. Александрова, И. А. Современная уголовная политика по обеспечению экономической безопасности и противодействию коррупции: дис. ... д-ра юрид. наук. Нижний Новгород, 2016. 207 с.

3. Даниловская, А. В. Концептуальные основы уголовно-правовой политики России в сфере охраны добросовестной конкуренции: дис. ... д-ра юрид. наук. Владивосток, 2024. 531 с.

4. Зубенко, Е. В., Лантух, Э. В., Сериков, С. Н. О состоянии и дальнейших перспективах развития исследований, касающихся расследования дорожно-транспортных преступлений // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2020. № 2. С. 100–107.

5. Зокина, А. М. Уголовно-правовое противодействие преступлениям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2019. 23 с.

6. Максимов, А. М. Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности животного мира: концептуальные основы и перспективы оптимизации: дис. ... д-ра юрид. наук. Краснодар, 2015. 432 с.

7. Маландин, И. Г. Борьба с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автотранспорте в СССР : уголовно-правовое и криминалистическое исследование : в 2-х томах : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.00. Ленинград, 1964. – 938 с.

8. Тыдыкова, Н. В. Концепция российской уголовно-правовой политики в сфере охраны половых отношений: дис. ... д-ра юрид. наук. Барнаул, 2024. 563 с.

REFERENCES

1. Averina, A. V. Ugolovnaya politika Rossiyskoy Federatsii v ob-lasti mezhdunarodnogo sotrudnichestva po protivodeystviyu prestupno-sti: dis. ... kand. yurid. nauk [Criminal Policy of the Russian Federation in the Field of International Cooperation to Combat Crime: Cand. Sci. (Law) Dissertation]. Moscow, 2023, 233 p. (in Russian).

2. Aleksandrova, I. A. Sovremennaya ugolovnaya politika po obes-pecheniyu ekonomicheskoy bezopasnosti i protivodeystviyu korruptsii: dis. ... d-ra yurid. nauk. [Modern Criminal Policy to Ensure Economic Security and Combat Corruption: Doctor of Law Dissertation]. Nizhny Novgorod, 2016, 207 p. (in Russian).

3. Danilovskaya, A. V. Kontseptual'nyye osnovy ugolovno-pravovoy politiki Rossii v sfere okhrany dobrosovestnoy konkurentsii: dis. ... d-ra yurid. nauk. [Conceptual Foundations of Russia's Criminal Law Policy in the Sphere of Protecting Fair Competition: Doctor of Law Dissertation]. Vladivostok, 2024, 531 p. (in Russian).

4. Zubenko, E. V., Lantukh, E. V., Serikov, S. N. O sostoyanii i dal'-neyshikh perspektivakh razvitiya issledovaniy, kasayushchikhsya rassledova-niya dorozhno-transportnykh prestupleniy [On the state and future prospects for the development of research related to the investigation of road traffic crimes]. Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra. – Forensic science: yesterday, today, tomorrow. 2020, no. 2, pp. 100–107.

5. Zokina, A. M. Ugolovno-pravovoye protivodeystviye prestupleniyam, svyazannym s narusheniyem pravil bezopasnosti dvizheniya i eksplua-tatsii transportnykh sredstv: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. [Criminal-legal counteraction to crimes related to the violation of traffic safety rules and the operation of vehicles: author's abstract. diss. ... Cand. of Law]. Moscow, 2019, 23 p.

6. Maksimov, A. M. Ugolovnaya politika v sfere obespecheniya bez-opasnosti zhivotnogo mira: kontseptual'nyye osnovy i perspektivy op-timizatsii: dis. ... d-ra yurid. nauk. [Criminal Policy in the Sphere of Ensuring the Safety of the Animal World: Conceptual Foundations and Optimization Prospects: Diss. ... Doctor of Law]. Krasnodar, 2015, 432 p. (in Russian).

7. Malandin, I. G. Bor'ba s dorozhno-transportnymi proisshe-stviyami i pravonarusheniyami na avtotransporte v SSSR : ugolovno-pravovoye i kriminalisticheskoye issledovaniye : v 2-kh tomakh : dis. ... dokt. yurid. Nauk [Combating Road Accidents and Offenses on Motor Transport in the USSR: Criminal-Law and Forensic Research: in 2 volumes: Diss. ... Doctor of Law]. Leningrad, 1964, 938 p. (in Russian).

8. *Тудыкова, Н. В.* Kontsepsiya rossiyskoy ugovovno-pravovoy politiki v sfere okhrany polovykh otnosheniy: dis. ... d-ra yurid. nauk. [Concept of Russian Criminal-Law Policy in the Sphere of Protection of Sexual Relations: Diss. ... Doctor of Law]. Barnaul, 2024. 563 p. (in Russian).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Зубенко Евгений Владимирович, кандидат юридических наук, доцент кафедры прокурорского надзора за исполнением законов в оперативно-розыскной деятельности и участия прокурора в уголовном судопроизводстве. Дальневосточный юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации. 690091, Российская Федерация, г. Владивосток, ул. Суханова, д. 8.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Evgeny V. Zubenko, Candidate of Legal Science, Associate Professor of the Department of Prosecutor's Supervision of Law Enforcement in Operational-Investigative Activities and Prosecutor's Participation in Criminal Proceedings. Far Eastern Law Institute (branch) of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation. 8, Sukhanova Street, Vladivostok, Russian Federation, 690091.