

Дата поступления рукописи в редакцию: 05.02.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 09.02.2026 г.

DOI: 10.24412/3034-2422-2026-1-81-84

ДОСМАМБЕТОВ Рустем Джевджетович,
Магистрант, Крымский филиал РГУП
e-mail: dosmambetow@yandex.ru

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СОВЕТСКОМ УГОЛОВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

АННОТАЦИЯ. В статье рассмотрены вопросы истории развития уголовной ответственности за транспортные преступления. Рамки исследования ограничены советским периодом с целью показать преемственность трех уголовных кодексов и продемонстрировать появление теоретической и практической возможности преодоления накопленных проблем принятием Уголовного Кодекса Российской Федерации. Сделан вывод, что уголовная ответственность за транспортные преступления полностью соответствовала существовавшей на тот период уголовной политике и достижениям уголовно-правовой науки.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспортные преступления, уголовная ответственность, история, автомобильный транспорт, советское законодательство, аналогия уголовного закона.

DOSMAMBETOV Rustem Dzhevdzhetovich,
Master's student, Crimean branch of the
Russian State University of Justice

PROBLEM ISSUES OF CRIMINAL LIABILITY FOR TRANSPORT CRIMES IN SOVIET CRIMINAL LEGISLATION

ANNOTATION. This article examines the historical development of criminal liability for transport-related offenses. The study focuses on the Soviet period to demonstrate the continuity of three criminal codes and demonstrate the emergence of a theoretical and practical opportunity to overcome accumulated problems with the adoption of the Criminal Code of the Russian Federation. It concludes that criminal liability for transport-related offenses was fully consistent with the criminal policy of the time and advances in criminal law.

KEY WORDS: transport crimes, criminal liability, history, automobile transport, Soviet legislation, analogy of criminal law.

Уголовная ответственность за транспортные преступления появилась и развивалась по мере увеличения транспортных средств и усиления общественной опасности дорожно-транспортных происшествий.

В фокусе внимания уголовной политики молодого советского государства находились посягательства на работу транспорта, однако, в первоочередная задача состояла в обеспечении безопасности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

В советском уголовном законодательстве отсутствовала система транспортных преступлений. Уголовный кодекс РСФСР 1922 г. содержал отдельные нормы, устанавливающие ответственность за преступления на транспорте, а в качестве объектов таких преступлений выступали жизнь и здоровье граждан, общественный поряд-

док, общественная безопасность [5, с. 23].

Специальные уголовно-правовые нормы, устанавливающие ответственность за безопасную работу автомобильного транспорта, отсутствовали. Ст. 218 УК РСФСР 1922 г. устанавливала ответственность за нарушение правил транспортной безопасности, не выделяя конкретный вид транспорта. При этом продолжался бурный рост автомобильной промышленности, что вело к увеличению автомобилей на дорогах страны. Уголовно-правовое противодействие нарушениям безопасной работы автомобильного транспорта осложнялось отсутствием соответствующих преступных составов.

Не изменилась ситуация и с принятием УК РСФСР 1926 г. В зависимости от преступных последствий, суды применяли нормы об уголовной ответственности за причинение вреда жизни и

здоровья граждан, за нарушения правил право-порядка на транспорте, за небрежность в исполнении служебных обязанностей. Можно согласиться с Коробеевым А.И., это «не обеспечивало достаточно эффективной репрессии в отношении грубых нарушений правил безопасности движения на автотранспорте» [2, с. 25].

Такое положение было возможно из-за наличия в первых советских уголовных законах юридической аналогии. Специфика социально-политических условий, в которых существовало советское государство в первые десятилетия, отразилась на технико-юридических особенностях советского законодательства. Считалось, что невозможно создать уголовный закон, предусматривающий многообразие возможных преступлений, с учетом все новых преступных форм, в которых действовали враги советского государства [1, с. 128].

Соответствующие разъяснения дал Пленум Верховного Суда СССР от 26 мая 1932 г. [3], установив, что ответственность за автомобильные аварии лица, работающие на автомобильном транспорте, несут по ст. 111 УК РСФСР 1926 г. (халатное отношение к службе). Если авария приведет к многочисленной гибели людей, уничтожению социалистической собственности и другим крупным последствиям, применяется аналогия уголовного закона и квалификация осуществляется по ст. 59.3в УК РСФСР 1926 г. (нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины). За это преступление предусматривалось лишение свободы на срок до десяти лет, а при явно злом характере, применялась высшая мера социальной защиты с конфискацией имущества.

Впоследствии, Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г. [4] разделило субъектов автотранспортных преступлений на общих и специальных (работников транспорта). Первая группа виновных несла ответственность в соответствии с уголовно-правовыми нормами за преступления против жизни и здоровья гражданина, вторая – по специальной норме, установленной ст. 59.3в УК РСФСР 1926 г.

Аналогия уголовного закона компенсировала пробельность уголовно-правовых норм, что нарушало единообразие правоприменительной практики, не разделяя преступления, связанные с нарушением правил безопасности дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта, и другие преступления, в особенности, когда дело касалось участия водителей, не находящихся на службе в автотранспортных предприятиях. Правоприменительные органы сталкивались с затруднениями, когда деяние совершали Определенные трудности возникли и при решении таких вопросов, как квалификация действий водители-практиканты, работники автотранспортных предприятий, лишенные права управления транспортным средством или отстраненные руководителем от работы, работников,

допустивших нарушение правил эксплуатации автомобиля.

Анализ исторического развития уголовно-правовых норм, устанавливающих ответственность за транспортные преступления в годы действия первых советских уголовных кодексов, позволяет сделать следующие выводы. Количество автомобильного транспорта на дорогах на момент принятия первых уголовных кодексов и к 1960 г. значительно увеличилось. Законодатель, с одной стороны, стремился максимально дифференцировать уголовную ответственность за транспортные преступления, при этом не отказываясь от уголовно-правовых норм, распространявшихся на преступления на различных видах транспорта. Транспортные преступления понимались широко, включая в себя посягательства, не связанные с безопасностью движения и эксплуатации транспортных средств. При привлечении к ответственности водителей принимался во внимания их формальный, а не фактический статус. Имела место чрезмерно строгая криминализация транспортных преступлений, что выражалось в наказаниях, преимущественно связанных с лишением свободы, а ст. 59.3в – смертной казни, привлечения к уголовной ответственности за некоторые преступления с двенадцатилетнего возраста [6, с. 35].

Думается, указанные законодательные просчеты связаны, в первую очередь, с отсутствием достаточного количества научных исследований по транспортным преступлениям и должного уровня разработки данного понятия. Это затрудняет выделение совокупности транспортных преступлений, разделение их на отдельные виды, что приводит к невозможности построения системы уголовной ответственности за транспортные преступления.

На начало действия УК РСФСР 1960 г. устанавливалась ответственность за следующие автотранспортные преступления: ст. 211 УК - нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта работниками этих видов транспорта; ст. 212 УК - нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта; ст. 213 УК - нарушение действующих на транспорте правил. В последующие годы вводились, как новые составы преступлений, так и квалифицирующие признаки. Так, Указом Президиума ВС РСФСР от 19.06.68 в ст. 211 введена часть 3, расширявшая ответственность за деяние «повлекшие гибель нескольких лиц».

Постепенно в отдельные составы выделялись деяния, связанные с нарушением безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Постепенно складывался универсальный подход к субъекту исследуемых преступлений, формальный статус отходил на второй план, а во внимание принимался фактический статус водителя. Также

складывался единообразный подход к характеристикам транспортных средств, выводя их за рамки преступных составов.

Следует отметить, что на период действия УК РСФСР 1960 г. уголовная ответственность за транспортные преступления полностью соответствовала существовавшей уголовной политике и достижениям уголовно-правовой науки. Однако, предложения со стороны научного сообщества, о выделении отдельной главы уголовного законодательства, содержащей уголовно-правовые нормы об ответственности за транспортные преступления, поддержаны не были. Отсутствие системности в построении транспортных преступлений сказывалось в том, что ответственность за данные деяния содержалась в различных главах кодекса, соответственно, отвечая за охрану самых разных объектов преступных посягательств [7, с. 356].

Таким образом, построение действенной системы уголовно-правовых норм, устанавливающих ответственность за транспортные преступле-

ния обусловлено ролью транспорта как ключевой отрасли народного хозяйства и необходимостью его безопасного функционирования. Советский законодатель не создал систему транспортных преступлений, уголовно-правовые нормы отличалось пробельностью и технико-юридическими недостатками. В последние годы существования советского государства резко возросло количество автотранспорта, со всей очевидностью стали видны негативные последствия недостатков правового регулирования уголовной ответственности за транспортные преступления. В условиях действия советского законодательства выделить отдельную главу, регулиующую ответственность за исследуемые преступления, было достаточно затруднительно, поскольку это привело бы к существенным изменениям устоявшейся уголовно-правовой системы. Только на современном этапе при создании Уголовного Кодекса Российской Федерации 1996 г. удалось учесть недостатки уголовно-правовых норм, рекомендации и достижения уголовно-правовой науки.

Список литературы:

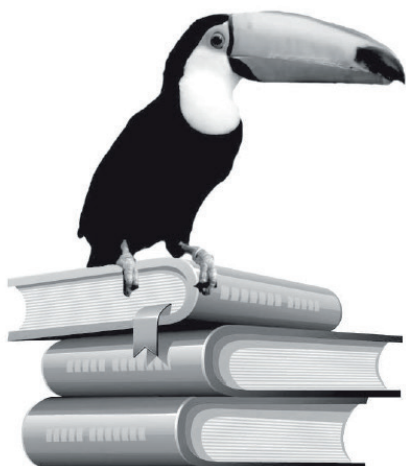
- [1] Исакова Т.А. Аналогия в советском уголовном законодательстве // Пробелы в российском законодательстве. 2024. № 8. С. 127-131.
- [2] Коробеев АИ. Транспортные преступления. – М.: Юрлитинформ, 2025. – 486 с.
- [3] Постановление Пленума Верховного Суда СССР 26 мая 1932 года «О квалификации нарушения работниками автотранспорта и городских железных дорог трудовой дисциплины в случае аварии» // Сборник действующих постановлений Пленума и директивных писем Верховного Суда СССР. 1924-1944 гг. – М.: Юриздат, 1946.
- [4] Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 15.09.1950 N 16/12/У «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте» // Судебная практика Верховного Суда СССР. – 1950. – № 11. – С. 2-3.
- [5] Собин Д.В. Противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264, 264.1 УК РФ): проблемы построения составов преступлений, пенализации и предупреждения: дис. ... канд. юрид. наук. - Краснодар, 2019. – 187 с.
- [6] Сытников В.О. К вопросу об истории развития уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Гуманитарное знание: взаимодействие науки и социальной практики (материалы научно-практ. конф. – Хабаровск, 2023. – С. 30-37.
- [7] Упоров И.В. Транспортно-автомобильные преступления в советском государстве: регулирование уголовной ответственности // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2025. № 3. С. 354-359.

References:

- [1] Isakova T.A. Analogy in Soviet Criminal Legislation // Gaps in Russian Legislation. 2024. No. 8. pp. 127-131.
- [2] Korobyev A.I. Transport Crimes. - Moscow: Yurlitinform, 2025. - 486 p.
- [3] Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the USSR of May 26, 1932 «On the Qualification of Violations of Labor Discipline by Employees of Motor Transport and Urban Railways in the Event of an Accident» // Collection of Current Resolutions of the Plenum and Directive Letters of the Supreme Court of the USSR. 1924-1944. – M.: Yurizdat, 1946.
- [4] Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the USSR of September 15, 1950 No. 16/12/U «On the qualification of crimes related to the violation of traffic rules on motor transport» // Judicial practice of the Supreme Court of the USSR. – 1950. – No. 11. – Pp. 2-3.
- [5] Sobin D.V. Combating violations of traffic rules and the operation of vehicles (Articles 264, 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation): problems of constructing crimes, penalization and prevention: dis. ... Cand. of Law. - Krasnodar, 2019. – 187 p.
- [6] Sytnikov V.O. On the history of the development of criminal legislation on liability for violation of traffic rules and operation of vehicles // Humanitarian knowledge: interaction of science and social practice

(materials of the scientific and practical conference - Khabarovsk, 2023. - Pp. 30-37.

[7] Uporov I.V. Transport and automobile crimes in the Soviet state: regulation of criminal liability // International journal of humanitarian and natural sciences. 2025. No. 3. Pp. 354-359.



ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru

Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.