

Алиса Джамаловна СМЫР,  
ORCID 0009-0004-4988-1563  
Волгоградская академия МВД России (г. Волгоград)  
адъюнкт  
aliska.smyr@mail.ru

**Научный руководитель:**  
Олег Валентинович СТРИЛЕЦ,  
кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры уголовного  
права учебно-научного комплекса по предварительному следствию  
в органах внутренних дел Волгоградской академии МВД России

Научная статья  
УДК 343.2/.7:343.346.2

## ЭВОЛЮЦИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, РЕГУЛИРУЮЩЕГО УГОЛОВНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА.** Уголовная ответственность, дорожно-транспортное преступление, нарушение правил дорожного движения, безопасность дорожного движения, эволюция законодательства, правовое регулирование.

**АННОТАЦИЯ.** *Введение.* Актуальность темы исследования, результаты которого излагаются в статье, обусловлена высокой общественной значимостью обеспечения безопасности дорожного движения, а также необходимостью совершенствования уголовного законодательства, регулирующего ответственность за правонарушения, совершаемые в этой сфере. Дорожно-транспортные преступления оказывают негативное влияние на уровень общественной безопасности, состояние правопорядка и качество жизни граждан. Данное обстоятельство обуславливает необходимость постоянного внимания к работе по противодействию таким преступлениям и их предупреждению со стороны государства и уголовно-правовой науки. В статье представлены исторические этапы формирования и развития отечественного законодательства в той его части, которая регулирует уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Эти этапы прослеживаются от Судебника 1497 года до современной редакции ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. **Методы.** В ходе проведения исследования применялись историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический и системный методы. Они позволили выявить тенденции эволюции законодательства и особенности правового регулирования в рассматриваемой сфере. **Результаты.** Автором систематизированы ключевые этапы становления законодательства, регулирующего уголовную ответственность за дорожно-транспортные преступления. Определены три таких этапа: дореволюционный (отсутствие специальных норм), постреволюционный (постепенная конкретизация, формирование самостоятельных составов преступлений) и современный (усиление санкций и развитие превентивных мер). Сделан вывод о том, что развитие законодательства в изучаемой сфере носит эволюционный, преемственный и социально ориентированный характер, отражающий приоритет охраны жизни и здоровья граждан.

### ВВЕДЕНИЕ

Вопросы ответственности за нарушения правил дорожного движения относятся в современном обществе к числу наиболее острых. По данным МВД России, ежегодно на дорогах страны совершаются десятки тысяч дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибают и получают травмы тысячи человек<sup>1</sup>. Это обуславливает необходимость научного

анализа развития законодательства в данной сфере и поиска путей его совершенствования. Целью проведенного нами исследования было выявление основных этапов эволюции нормативно-правового регулирования в России уголовной ответственности за транспортные преступления.

Развитие автомобильного транспорта и увеличение его значимости для жизнедеятельности общества ставят перед государством задачу укрепле-

<sup>1</sup> Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения: количество дорожно-транспортных происшествий // Госавтоинспекция: сайт // URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 07.10.2025).

**Alisa Dzh. SMYR,**  
ORCID 0009-0004-4988-1563  
Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia (Volgograd, Russia)  
Adjunct  
aliska.smyr@mail.ru

**Scientific supervisor:**

**Oleg V. STRILETS,**  
Cand. Sci. (Jurisprudence), Associate Professor, Professor of the Department of Criminal Law of the Educational and Scientific Complex on Preliminary Investigation in Law Enforcement Agencies of the Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia

**THE EVOLUTION OF LEGISLATION PROVIDING FOR CRIMINAL LIABILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC RULES AND THE OPERATION OF VEHICLES**

**KEYWORDS.** Criminal liability, traffic crimes, traffic violation, road safety, evolution of legislation, legal regulation.

**ANNOTATION. Introduction.** The relevance of the research topic, the results of which are presented in the article, is due to the high social significance of ensuring road safety, as well as the need to improve criminal legislation regulating liability for offenses committed in this area. Road traffic crimes have a negative impact on the level of public safety, the state of law and order and the quality of life of citizens. This circumstance determines the need for constant attention to the work to combat such crimes and their prevention on the part of the state and criminal law science. The article presents the historical stages of the formation and development of the area of domestic legislation that regulates criminal liability for violations of traffic rules and the operation of vehicles. Its development is traced from the Code of Laws of 1497 to the current version of Art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. **Methods.** In the course of the study, historical-legal, comparative-legal, formal-legal and systemic methods were used. They made it possible to identify trends in the evolution of legislation and the features of legal regulation in the area under consideration.

**Results.** The author systematizes the key stages in the development of criminal liability for transport crimes. Three such stages are identified: pre-revolutionary (absence of specific norms), post-revolutionary (gradual specification, formation of independent crimes), and modern (strengthening sanctions and development of preventive measures). The author concludes that the development of legislation in this area is evolutionary, progressive, and socially oriented, reflecting the priority of protecting the lives and health of citizens.

ния правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения. На разных этапах истории нормы уголовного законодательства изменялись в зависимости от уровня автомобилизации, социально-экономических условий и общественной опасности транспортных преступлений. Внимание законодателя в большей мере акцентировалось на ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, поскольку деяния именно этих видов чаще всего оказывались причиной дорожно-транспортных происшествий, приводивших к гибели или травмированию людей.

**МЕТОДЫ**

В процессе исследования применялись различные методы научного познания, обеспечивающие комплексный анализ этапов формирования и развития законодательства, регулирующего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Историко-правовой метод позволил проследить эволюцию норм, предусматривающих уголовную ответственность за такого рода деяния, начиная с дореволюционного времени и заканчивая современным этапом развития законодательства Российской Федерации. Сравнительно-правовой метод использовался для установления особенностей правового регулирования в разные периоды (дореволюционный, постреволюционный и современный) и выявления исторической

преемственности. Формально-юридический метод применялся для анализа содержания законодательных актов, постановлений Пленумов Верховного Суда СССР и Российской Федерации, а также для определения специфики юридических конструкций, имеющих отношение к дорожно-транспортным преступлениям. Системно-структурный метод способствовал рассмотрению уголовной ответственности за совершение таких деяний как целостного правового института, включающего нормы, регулирующие как составы преступлений, так и виды наказания.

**РЕЗУЛЬТАТЫ**

Проблемы безопасности передвижения являются неотъемлемой частью истории человечества со времени изобретения колеса. Совершенствование транспортных средств и увеличение их скоростей постоянно обостряли потребность в обеспечении безопасности на дорогах. На одной из стадий социального развития решение этой задачи перешло на уровень правовой системы, являющейся регулятором общественных отношений: за грубые нарушения стали устанавливать строгие меры ответственности. В рамках исследования нами были последовательно рассмотрены основные этапы развития законодательства в этой сфере.

В дореволюционное время правовое регулирование вопросов, касающихся транспорта, имело фрагментарный характер. К числу ранних попы-

ток государства проявить здесь свою волю относительно ст. 30 Судебника 1497 года [1, с. 116]. Она названа «Указ о езде», в ней были закреплены размеры оплаты за пользование дорогами в зависимости от расстояния поездки из Москвы до других населенных пунктов<sup>1</sup>. Существенную роль в развитии транспортной безопасности сыграло Соборное уложение 1649 года, ставшее первой в Русском государстве печатной кодификацией правовых норм. В нем обнаруживаются признаки установления уголовной ответственности за действия, создававшие опасность для движения и здоровья людей. Предусматривались суровые наказания за наезд и причинение увечий. В ст. 17 гл. 22 сказано: «А будет кто с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскочет на лошад и на чью жену, и лошадыю ея стопчет и повалит, и тем ея обесчестит, или ея тем боем изувечит, и беременная будет жена от того его бою дитя родит мертво, а сама будет жива, а с суда сыщется про то допряма, и тому, кто так учинит, за такое его дело учинити жестокое наказание, велеть его бити кнутом нещадно, да на нем же доправити той жене бесчестие и увечье вдвое, да его же вкинути в тюрьму на три месеца. А будет от того его бою та жена и сама умрет, и его за такое его дело самого казнити смертию»<sup>2</sup>. Кроме того, Соборное уложение содержало нормы, рассчитанные на предупреждение поведения, в результате которого передвижение по дорогам оказывалось бы невозможным либо представляло бы опасность [2, с. 11-12].

До 1917 года российское уголовное право не располагало специализированными нормами, защищающими именно дорожную безопасность. Ввиду очень небольшого количества используемых в стране автомобилей регулирование было сосредоточено главным образом на конном и железнодорожном транспорте.

Совершенствование средств передвижения и развитие дорожной инфраструктуры послужили в Российской империи катализатором для формирования новых правовых конструкций. Их основными целями были упорядочивание использования транспорта и повышение уровня безопасности. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года выделяется на фоне предыдущей законодательной практики обширным сводом норм, регулирующих ответственность за нарушение правил эксплуатации транспортных средств, в том числе связанных с обеспечением их безопасного функционирования. В целом XIX век ознаменован усилением нормативного контроля. Названный выше акт содержит множество положений, касающихся организации и безопасности транспортного сообщения. Тем самым был продемонстрирован системный подход государства к регулированию этой сферы деятельности. В Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года выделяются три группы правонарушений, имеющих непосредственное отношение к транспорту [3]:

1) связанные с сухопутными сообщениями (повреждение дорог, мостов; правила содержания дорог и шоссе; правила езды по шоссе и почтовым дорогам);

2) связанные с железнодорожным транспортом (включая ответственность за опасные действия на железной дороге);

3) связанные с судоходством по рекам и каналам (правила о форме и снабжении судов, правила судоходства и др.).

К концу XIX века в крупных городах Российской империи стали появляться правила дорожного движения. Их утверждали губернаторы и городские думы. В Санкт-Петербурге, Москве, Варшаве и Одессе были установлены предельные скорости движения конных экипажей (12-15 верст в час – 13-16 км/ч), а также выделены специальные зоны, где их движение ограничивалось. Нарушение правил наказывалось в административном порядке – штрафом или кратковременным арестом.

Появление и распространение на дорогах России автомобилей потребовало новых правовых решений. В 1903 году в Санкт-Петербурге были утверждены Правила для движения самоходных экипажей. Данный нормативный акт обязывал водителя иметь «удостоверение о праве управления» и соблюдать установленные ограничения скорости. А при встрече с лошадыю водитель должен был «остановить машину и заглушить двигатель», чтобы не испугать животное [4, с. 48].

Разработчики Уголовного уложения 1903 года предприняли попытку дифференциации уголовной ответственности с учетом специфики субъектов преступления. В проекте документа нашли место нормы, регулирующие ответственность за посягательства на безопасное функционирование речного и морского транспорта [5, с. 22]. Так, ст. 557 предусматривала наказание за повреждение водных путей, шлюзов, водоспусков, мостов и иных сооружений, предназначенных для общественного пользования, при условии, что такие действия могли вызвать наводнение или приостановку транспортного движения [6, с. 295]. В ст. 558 закреплялась ответственность за нарушение правил обеспечения безопасности железнодорожного движения и судоходства; ч. 2 данной статьи касалась случаев, когда нарушение указанных правил приводило к крушению транспортного средства [7, с. 107].

Уголовное уложение 1903 года было введено в законную силу не в полном объеме. Тем не менее следует отметить, что включенные в его проект положения оказали концептуальное влияние на формирование уже в советское время уголовно-правовых норм, касающихся транспортных сообщений, став источником идей для регулирования ответственности за нарушение безопасности в этой сфере [8, с. 371].

Итак, дореволюционный период характеризуется отсутствием законодательного закрепления составов преступлений, связанных с нарушениями

<sup>1</sup> Российское законодательство X-XX веков. В 9 т. Т. 2. Законодательство периода образования и укрепления Русского централизованного государства. М., 1985. С. 80.

<sup>2</sup> Российское законодательство X-XX веков. В 9 т. Т. 3. Акты Земских соборов конца XVI - начала XVII века. М., 1985. С. 249-250.

ми правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Фактически в случае совершения такого рода деяний применялись нормы о неосторожных преступлениях. В Российской империи в начале XX века автомобили были еще новинкой и только начинали распространяться. Основным средством осуществления перевозок оставался гужевой транспорт. Подчеркнем, что дорожно-транспортные происшествия в это время случались редко, не носили системного характера, а юридическая доктрина еще не рассматривала безопасность дорожного движения в качестве самостоятельного объекта правовой охраны.

После революции 1917 года транспорт приобретал всё более возрастающее значение, в том числе в сферах хозяйственной и военной деятельности. Однако уголовное законодательство РСФСР не содержало специальных норм, которые предусматривали бы наказание за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств. В таких случаях ответственность за причинение ущерба или вреда здоровью наступала на основании общих положений о неосторожных деяниях, включая причинение смерти или телесных повреждений по неосторожности. В то же время отметим, что Уголовный кодекс РСФСР 1922 года устанавливал наказание за неисполнение или нарушение правил безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения. Согласно санкции ст. 218 виновное лицо могло быть приговорено к принудительным работам или штрафу в размере до 300 рублей золотом [9, с. 36].

Пленум Верховного Суда СССР 15 сентября 1950 года в целях уточнения правоприменительной практики принял постановление № 16/12/У «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте». Этот документ закрепил дифференцированный подход в зависимости от статуса субъектов преступления с разделением работников транспортной сферы и лиц, не осуществляющих в ней профессиональной деятельности [10, с. 356]. Пленум разъяснил, что деяния, совершенные лицами, не являющимися работниками транспорта, подлежат квалификации по статьям, предусматривающим ответственность за преступления против личности, с учетом характера деяния, его последствий и степени вины субъекта. Постановление способствовало формированию системного подхода к квалификации автотранспортных преступлений и закреплению правовых критериев оценки их тяжести.

В контексте изучаемой нами тематики важным событием стало принятие Уголовного кодекса РСФСР 1960 года (далее – УК РСФСР). В него была включена ст. 211 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами». Эта статья предусматривала несколько квалифицированных составов преступлений, обусловленных особенностями наступивших последствий: причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью; смерть одного человека; смерть двух и более лиц. Таким образом, законодатель впервые признал высокую степень общественной опасно-

сти нарушений правил дорожного движения и сформулировал для них специализированные составы преступлений [11, с. 377].

В дальнейшем регулирование правоприменительной практики осуществлялось посредством актов официального толкования. Большое значение имело постановление Пленума Верховного Суда СССР от 9 апреля 1965 года № 2 «О судебной практике по делам, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта». В него были включены разъяснения по вопросам формы вины (умысел, неосторожность), а также по оценке последствий дорожно-транспортных происшествий, которые в большинстве случаев квалифицировались как деяния, совершенные по неосторожности.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 года в УК РСФСР были внесены поправки, касающиеся уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Из кодекса исключалась ст. 212, а диспозиция ст. 211 претерпела существенные изменения [12, с. 66]. Новая редакция статьи предусматривала уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управлявшим автотранспортным или городским электротранспортным средством, трактором либо иной самоходной машиной, независимо от того, является ли субъект преступления профессиональным водителем [13, с. 48]. Кроме того, было ужесточено наказание за деяния, повлекшие гибель людей, что стало отражением тенденции к усилению защиты жизни и здоровья граждан в сфере транспорта.

Принятие УК РСФСР 1960 года и последующие его изменения привели к формированию специальных составов преступлений, ориентированных на обеспечение безопасности дорожного движения, а также к усилению уголовной ответственности в случае наступления тяжких последствий. Судебная практика и разъяснения Пленума Верховного Суда СССР способствовали выработке единообразных подходов к квалификации преступлений рассматриваемого нами вида. Можно говорить о том, что соответствующие уголовно-правовые нормы были систематизированы законодателем. Вместе с тем ответственность за совершение таких преступлений стала более дифференцированной: теперь она обуславливалась характером деяния и последствиями для пострадавших.

Таким образом, этот этап развития законодательства, регулирующего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, охватывает период с 1917 по 1996 год. Для него характерно постепенное осознание усиления общественной опасности автотранспортных противоправных деяний. Законодатель в связи с этим переходит к формулированию самостоятельных составов таких преступлений. Именно тогда был заложен фундамент современной системы уголовно-правового регулирования в сфере обеспечения дорожной безопасности.

Акцент на охране жизни и здоровья граждан при формулировании норм изучаемого нами вида был сделан в Уголовном кодексе Российской Федерации 1996 года. В нем появились положения об ответственности за причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью, а также за совершение деяний, повлекших по неосторожности смерть человека, – ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». Фактически произошла существенная модернизация системы уголовной ответственности, в том числе в части, касающейся дорожно-транспортных преступлений. Статья 264 УК РФ стала прямым преемником ст. 211 УК РСФСР, но получила более детализированную структуру [14, с. 19].

В дальнейшем процесс совершенствования норм уголовного законодательства, имеющих отношение к сфере обеспечения безопасности дорожного движения, был продолжен. Одним из наиболее важных в его рамках шагов стало введение в УК РФ новых статей с целью усиления ответственности за повторные и особо опасные нарушения правил дорожного движения. Так, Федеральным законом от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ<sup>1</sup>, наряду с внесением изменений в ст. 264 УК РФ, в кодекс была включена ст. 264.1, криминализировавшая управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ. В 2021 году для ужесточения ответственности за нарушения правил дорожного движения в уголовный закон была введена ст. 264.2 УК РФ<sup>2</sup>. Субъектом предусмотренного ею преступления является нарушившее правила дорожного движения лицо, подвергнутое административному наказанию и лишенное права управления транспортными средствами. В 2022 году законодатель дополнил кодекс статьей 264.3, регламентирующей ответственность за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутому административному наказанию или имеющему судимость за совершение дорожно-транспортного правонарушения. Вместе с тем в ст. 104.1 УК РФ был включен п. «д», согласно которому принадлежащее обвиняемому транспортное средство, использованное им при совершении преступления, предусмотренного ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ, подлежит конфискации<sup>3</sup>.

Всё это свидетельствует о стремлении законодателя усилить ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения, особенно в тех случаях, когда их совершают лица, ранее подвергавшиеся административному наказанию или имеющие судимость [15, с. 104]. Введение в УК РФ новых статей и закрепление в кодексе конфискации

транспортных средств направлены на повышение эффективности борьбы с дорожно-транспортными преступлениями и деятельности по обеспечению безопасности на дорогах страны. Для современного этапа развития законодательства в рассматриваемой нами сфере характерны усиление санкций и расширение круга охраняемых законом объектов. Эта тенденция отражает возросшую социальную значимость безопасного функционирования транспортной системы.

На основе выявленных в ходе исследования направлений исторического развития регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств можно сделать вывод о стремлении законодателя к совершенствованию правового регулирования в данной сфере. Результаты проведенного нами анализа позволяют выделить основные этапы эволюции отношения государства к транспортным преступлениям:

1. Дореволюционный (до 1917 года) – отсутствие специальных норм, регулирующих уголовную ответственность за нарушения правил дорожного движения, деяния квалифицировались согласно положениям о неосторожном причинении вреда.

2. Постреволюционный (1917-1996 годы) – постепенная конкретизация норм изучаемого нами вида, появление ст. 211 УК РСФСР, детализировавшей ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

3. Современный (с 1996 года) – ст. 264 УК РФ установила уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, введение в кодекс ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3 позволило ее дифференцировать.

Научная новизна осуществленного нами исследования выражается в систематизации этапов развития законодательства, регулирующего уголовную ответственность за нарушения правил дорожного движения. Определение дополнительных характеристик каждого этапа позволяет рассматривать эволюцию такого законодательства не как процесс простого ужесточения санкций, а в качестве постепенного перехода от защиты имущественных интересов и общественного порядка к приоритетной охране жизни и здоровья граждан, включая использование профилактического подхода.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты исследования показывают, что развитие законодательства, регулирующего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, носит эволюционный характер. В нем долгое время не было специальных норм изуча-

<sup>1</sup> Федеральный закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения».

<sup>2</sup> Федеральный закон от 30.12.2021 № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации».

<sup>3</sup> Федеральный закон от 14.07.2022 № 258-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации».

емого нами вида, и только после революции 1917 года стали появляться уголовно-правовые положения, регулирующие безопасность в сфере транспорта. В середине XX века законодательство систематизировалось, а с конца XX - начала XXI века оно получило импульс современного развития. Сегодня особое внимание уделяется ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, за совершение дорожно-транспортных правонарушений, повлекших тяжкие последствия. Тенденция последних

десятилетий – ужесточение санкций и усиление профилактики транспортных преступлений. Таким образом, очевидно, что законодательство в этой сфере продолжает адаптироваться к новым вызовам, в нем отражаются изменения, происходящие в общественных отношениях, и потребность в повышении уровня безопасности дорожного движения. Вместе с тем понимание эволюции уголовной ответственности может служить основой для дальнейшего совершенствования правоприменительной практики. ■

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Охтова А.М. История становления и развития российского законодательства, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (от Русской правды до Уголовного кодекса 1922 года) // Юристъ-Правоведъ. 2014. № 6 (67). С. 116-119.
2. Головкин В.В. Развитие ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, в отечественном уголовном праве (от Соборного уложения 1649 г. до Уголовного кодекса РСФСР 1960 г.) // Научный вестник Омской академии МВД России. 2009. №3. С. 11-13.
3. Коробеев А.И. История развития дореволюционного уголовного законодательства России об ответственности за транспортные преступления // Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года: концептуальные основы и историческое значение (к 170-летию со дня принятия). Материалы международной научно-практической конференции. Геленджик, 2016. С. 188-193.
4. Зубенко Е.В. Генезис криминалистических рекомендаций в России по расследованию дорожно-транспортных преступлений до 60-х годов XX века // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2021. № 2. С. 47-53.
5. Грибков А.В. Дифференциация уголовной ответственности за автотранспортные преступления: исторический аспект // 4-я Международная научная конференция: сборник докладов. Современные проблемы права и управления. Тула, 2014. С. 21-26.
6. Атоян Г.Г. Исторические параллели в законодательстве о транспортных преступлениях // Мир науки, культуры, образования. 2014. № 6 (49). С. 294-296.
7. Горбунова Л.В. Некоторые аспекты развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в дореволюционной России // Марийский юридический вестник. 2008. № 6. С. 105-109.
8. Алиев В.М., Шахбазян О.А. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в России: историко-реминисцентный анализ // Право и управление. 2024. № 3. С. 369-373.
9. Токманцев Д.В. Становление и развитие уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта в России // Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2011. № 1 (9). С. 32-42.
10. Упоров И.В. Транспортно-автомобильные преступления в советском государстве: регулирование уголовной ответственности // Международный журнал гуманитарных и высокотехнологических наук. 2025. № 3-2 (102). С. 354-359.
11. Перов С.С. История развития законодательства об ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений // Современные вопросы государства, права, юридического образования. Сборник научных трудов по материалам XX Международной научно-практической конференции. Тамбов, 2025. С. 374-378.
12. Миргород М.Ю. История развития уголовного законодательства за преступления в сфере безопасности дорожного движения // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. 2015. Т. 2. С. 62-67.
13. Рублев А.Г. Становление уголовной ответственности за автотранспортные преступления в советском законодательстве // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2015. № 4. С. 45-51.
14. Ванеков И.С. История становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств // Юридический факт. 2020. № 94. С. 17-20.
15. 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. № 2 (60). С. 98-105.

### REFERENCES

1. Okhtova A.M. Istoriya stanovleniya i razvitiya rossiyskogo zakonodatel'stva, predusmatrivayushchego ugovolnuyu otvetstvennost' za narusheniye pravil, obespechivayushchikh bezopasnuyu rabotu transporta (ot Russkoy pravdy do Ugolovnoy kodeksa 1922 goda) // Yurist'-Pravoved". 2014. № 6 (67). S. 116-119.

2. Golovko V.V. Razvitiye otvetstvennosti za narusheniye pravil, obespechivayushchikh bezopasnuyu rabotu transporta, v otechestvennom ugolovnom prave (ot Sobornogo ulozheniya 1649 g. do Ugolovnogo kodeksa RSFSR 1960 g.) // Nauchnyy vestnik Omskoy akademii MVD Rossii. 2009. №3. S. 11-13.

3. Korobeyev A.I. Istoriya razvitiya dorevolyutsionnogo ugolovnogo zakonodatel'stva Rossii ob otvetstvennosti za transportnyye prestupleniya // Ulozheniye o nakazaniyakh ugolovnykh i ispravitel'nykh 1845 goda: kontseptual'nyye osnovy i istoricheskoye znacheniye (k 170-letiyu so dnya prinyatiya). Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Gelendzhik, 2016. S. 188-193.

4. Zubenko Ye.V. Genezis kriminalisticheskikh rekomendatsiy v Rossii po rassledovaniyu dorozhno-transportnykh prestupleniy do 60-kh godov XX veka // Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra. 2021. № 2. S. 47-53.

5. Gribkov A.V. Differentsiatsiya ugolovnoy otvetstvennosti za avtotransportnyye prestupleniya: istoricheskiy aspekt // 4-ya Mezhdunarodnaya nauchnaya konferentsiya: sbornik dokladov. Sovremennyye problemy prava i upravleniya. Tula, 2014. S. 21-26.

6. Atoyan G.G. Istoriicheskiye paralleli v zakonodatel'stve o transportnykh prestupleniyakh // Mir nauki, kul'tury, obrazovaniya. 2014. № 6 (49). S. 294-296.

7. Gorbunova L.V. Nekotoryye aspekty razvitiya zakonodatel'stva ob otvetstvennosti za prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta v dorevolyutsionnoy Rossii // Mariyskiy yuridicheskiy vestnik. 2008. № 6. S. 105-109.

8. Aliyev V.M., Shakhbazyan O.A. Ugolovnaya otvetstvennost' za narusheniye pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv v Rossii: istoriko-reministsentnyy analiz // Pravo i upravleniye. 2024. № 3. S. 369-373.

9. Tokmantsev D.V. Stanovleniye i razvitiye ugolovnoy otvetstvennosti za narusheniye pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii zheleznodorozhnogo, vozdušnogo ili vodnogo transporta v Rossii // Vestnik Sibirskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. 2011. № 1 (9). S. 32-42.

10. Uporov I.V. Transportno-avtomobil'nyye prestupleniya v sovetskom gosudarstve: regulirovaniye ugolovnoy otvetstvennosti // Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i vysokotekhnologichnykh nauk. 2025. № 3-2 (102). S. 354-359.

11. Perov S.S. Istoriya razvitiya zakonodatel'stva ob otvetstvennosti za soversheniye dorozhno-transportnykh prestupleniy // Sovremennyye voprosy gosudarstva, prava, yuridicheskogo obrazovaniya. Sbornik nauchnykh trudov po materialam XX Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Tambov, 2025. S. 374-378.

12. Mirgorod M.Yu. Istoriya razvitiya ugolovnogo zakonodatel'stva za prestupleniya v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Nauchno-tekhnicheskoye i ekonomicheskoye sotrudnichestvo stran ATR v XXI veke. 2015. T. 2. S. 62-67.

13. Rublev A.G. Stanovleniye ugolovnoy otvetstvennosti za avtotransportnyye prestupleniya v sovetskom zakonodatel'stve // Vestnik Ural'skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. 2015. № 4. S. 45-51.

14. Vanekov I.S. Istoriya stanovleniya i razvitiya ugolovnoy otvetstvennosti za prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv // Yuridicheskiy fakt. 2020. № 94. S. 17-20.

15. Kamenova N.A. Ot sovetskogo proshlogo k sovremennosti: retrospektivnyy analiz zakonodatel'stva ob ugolovnoy otvetstvennosti za avtotransportnyye prestupleniya, povlekshiye smert' // Vestnik Kazanskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. 2025. № 2 (60). S. 98-105.

© Смыр А.Д., 2026.

#### ССЫЛКА ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Смыр А.Д. Эволюция законодательства, регулирующего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2026. № 1 (83). С. 34-40.