

УДК 343.346

**КОМПАРАТИВИСТСКИЙ АНАЛИЗ
УГОЛОВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СТРАНАХ СНГ****Алиса Джамаловна Смыр**

Волгоградская академия МВД России, Волгоград, Россия, aliska.smyr@mail.ru

Аннотация. В статье представлен сравнительно-правовой анализ уголовно-правового регулирования транспортных преступлений в странах Содружества Независимых Государств. Исследование направлено на выявление общих и отличительных черт законодательных подходов, регулирующих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Рассмотрены положения уголовных кодексов Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана, Казахстана, Кыргызстана, Азербайджана, Армении, Молдовы и Беларуси. Особое внимание уделено структуре соответствующих норм, квалифицирующим признакам и видам наказаний. Отмечено, что в ряде стран оставление места дорожно-транспортного происшествия выделено в самостоятельный состав преступления, тогда как в других государствах оно выступает лишь квалифицирующим признаком. Обозначены различия в терминологии: в некоторых странах используется термин «лишение», а в других — «аннулирование» права управления транспортным средством. Проведенный анализ позволяет выявить общие тенденции развития уголовного законодательства стран СНГ в сфере транспортной безопасности. Полученные результаты могут быть использованы при дальнейшем сравнительно-правовом анализе и разработке предложений по совершенствованию законодательства.

Ключевые слова: компаративистский анализ, уголовная ответственность, транспортные преступления, страны СНГ, безопасность дорожного движения, эксплуатация транспортных средств, квалифицирующие признаки, оставление места дорожно-транспортного происшествия

Для цитирования: Смыр А. Д. Компаративистский анализ уголовно-правового регулирования транспортных преступлений в странах СНГ // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2026. № 1 (76). С. 163—172.

**COMPARATIVISM-RELATED ANALYSIS
OF CRIMINAL LAW REGULATION
OF TRANSPORT CRIMES IN THE CIS COUNTRIES****Alice Dzhamalovna Smyr**

Volograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia, Volgograd, Russia, aliska.smyr@mail.ru

Abstract. The article presents a comparative legal analysis of criminal law regulation of transport crimes in the countries of the Commonwealth of Independent States. The study aims at identifying the common and distinctive features of legislative approaches regulating responsibility for traffic violations and vehicles operation. The provisions of the criminal codes of Uzbekistan, Tajikistan, Turkmenistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Azerbaijan, Armenia, Moldova and Belarus are analyzed in the article. The author pays particular attention to the structure of the relevant norms, qualifying features and types of punishment. She notes that in a number of countries, leaving the scene of a traffic accident (hit-and run case) is qualified as an independent corpus delicti, while in other states it is a qualifying factor only. There are differences in terminology; some countries use the term "deprivation", while others use the term "cancellation" of the right to drive a vehicle). The analysis gives an opportunity to identify general trends in the development of criminal legislation of the CIS countries in the sphere of transport safety. The results can be used in further comparative legal analysis and development of proposals to improve legislation.

Keywords: comparativism-related analysis, criminal responsibility, transport crimes, the CIS countries, road traffic safety, vehicles operation, qualifying features, leaving the scene of a traffic accident (hit-and-run case)

For citation: Smyr A. D. Comparativism-related analysis of criminal law regulation of transport crimes in the CIS countries. Journal of the Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia, 163—172, 2026. (In Russ.).

В современном мире транспорт играет ключевую роль в социально-экономическом развитии государств, обеспечивая передвижение людей, товаров и услуг, формируя основу для интеграционных процессов и международного сотрудничества. Однако с ростом интенсивности транспортных потоков и развитием инфраструктуры возрастает и уровень преступности в данной сфере. Транспортные преступления представляют собой особую категорию уголовно наказуемых деяний, создающих угрозу общественной безопасности, жизни и здоровью граждан, а также нормальному функционированию транспортной системы.

Для стран Содружества Независимых Государств (далее — СНГ, Содружество) проблема противодействия транспортной преступности имеет особое значение. Общность исторических, правовых и социально-экономических основ позволяет рассматривать уголовное законодательство государств СНГ в едином правовом контексте. Вместе с тем за более чем три десятилетия после распада СССР каждое государство выработало собственный подход к определению составов транспортных преступлений. Это создает как возможности для сравнительного анализа, так и предпосылки для выработки предложений по совершенствованию национального законодательства.

Вместе с тем А. М. Павлик отмечает, что различные стадии экономического роста страны, специфика ее политической организации или устоявшиеся общественные нормы оказывают незначительное воздействие на характер, состав и тенденции развития преступности определенного вида [1, с. 345].

В. В. Кусакин, поддерживая позицию французского юриста Р. Давида, пишет, что недопустимо ограничивать юридическую науку исключительно границами одной страны и ее обособленным развитием без анализа иностранных законодательных концепций, так как это значительно сужает горизонты познания и практического применения знаний. Напротив, исследование зарубежного правового опыта обогащает понимание права, формируя фундамент сравнительно-правового метода, играющего важную роль в теории уголовного права. Это позволяет получить более глубокое представление об уникальных чертах правовой системы, особенно заметных при сопоставлении с зарубежным законодательством [2, с. 142].

Содружество Независимых Государств было образовано в начале 1990-х гг. в результате распада Союза Советских Социалистических Республик. Причинами его создания стали глубокие политические, экономические и социальные изменения, приведшие к утрате СССР статуса единого государства и формированию на его территории независимых суверенных стран. 8 декабря 1991 г. в правительственной резиденции «Вискули» Белорусской ССР было подписано Соглашение о создании Содружества Независимых Государств. Юридическое оформление союза завершилось 21 декабря 1991 г. в Алма-Ате, где к трем странам-учредителям присоединились еще восемь бывших союзных республик, подписав Протокол к Соглашению¹. На текущий момент в состав Содружества входят девять государств-членов: Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан, Узбекистан и Молдова.

Следует отметить, что Туркменистан, хотя и не является полноправным членом СНГ, тем не менее сохраняет статус ассоциированного участника и активно взаимодействует со странами СНГ в ряде направлений, включая вопросы транспортной политики, безопасности движения и правового сотрудничества.

Учитывая общие историко-правовые предпосылки формирования национальных систем уголовного права, а также наличие тесных экономических и транспортных связей со странами региона, включение Туркменистана в сравнительный анализ представляется обоснованным и научно целесообразным. Туркменское уголовное законодательство, развивающееся на базе советской

¹ О ратификации Соглашения о создании Содружества Независимых Государств (вместе с Соглашением от 08.12.1991 «О создании Содружества Независимых Государств», Протоколом от 21.12.1991, «Соглашением о координационных институтах Содружества Независимых Государств», «Протоколом совещания глав независимых государств», решением Совета глав государств Содружества Независимых Государств от 21.12.1991, «Соглашением о совместных мерах в отношении ядерного оружия», «Алма-Атинской декларацией»): постановление ВС РФ от 12 декабря 1991 г. № 2014-1 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

правовой традиции, также содержит нормы, направленные на обеспечение безопасности функционирования транспортной инфраструктуры.

Сопоставление данных положений с аналогичными нормами государств — участников СНГ позволяет более полно отразить тенденции развития уголовно-правовой охраны транспортной сферы на постсоветском пространстве. Несмотря на общие исторические и правовые истоки, восходящие к советской системе уголовного права, каждое из этих государств в процессе развития национального законодательства сформировало собственные подходы к определению составов транспортных преступлений, их классификации и видов наказания за их совершение. Так, в одних странах транспортные преступления выделяются в отдельные главы уголовного кодекса, что подчеркивает их особое значение для обеспечения общественной безопасности; в других — нормы о таких преступлениях рассредоточены по различным разделам кодекса, отражая функциональные особенности правовой системы.

Различаются и подходы к формулировке объективной стороны деяний, кругу субъектов, квалифицирующим признакам, видам и размерам наказаний. Эти отличия позволяют выявить не только национальные особенности правового регулирования, но и общие закономерности, характерные для правовых систем стран СНГ.

Именно поэтому сравнительный анализ законодательства указанных государств представляется не только научно значимым, но и практически важным для совершенствования уголовного законодательства государств — участников СНГ. Опыт соседних стран может служить основой для выработки более эффективных и современных механизмов противодействия транспортной преступности, а также для дальнейшей гармонизации правового пространства СНГ.

Наряду с этим прослеживаются отличия в терминологии, степени детализации составов и подходах к установлению уголовной ответственности должностных лиц и граждан, участвующих в транспортной деятельности.

Однако общие закономерности и сходные тенденции развития законодательства стран СНГ и Туркменистана очевидны. Все они направлены на обеспечение безопасности транспортной системы, предупреждение аварийности, охрану жизни и здоровья граждан, а также защиту экономических интересов государства. Такое единство целей при разнообразии правовых средств создает благоприятные условия для проведения сравни-

тельного анализа, выявления эффективных моделей регулирования и определения направлений возможной гармонизации уголовно-правовых норм на пространстве СНГ. Сравнительный анализ позволит выявить общие закономерности и ключевые отличия в подходах стран СНГ и Туркменистана к установлению уголовной ответственности за транспортные преступления, что, в свою очередь, заложит основу для обоснованных предложений по совершенствованию российского законодательства.

В Узбекистане уголовная ответственность за транспортные преступления предусмотрена гл. 18 Уголовного кодекса Республики Узбекистан¹ (далее — УК РУ), данная глава звучит аналогично главе, посвященной транспортным преступлениям уголовного законодательства России. Одним из ключевых положений УК РУ является ст. 266 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств». Согласно данной статье управление транспортным средством, повлекшее причинение средней тяжести или тяжкого телесного повреждения, признается уголовно наказуемым деянием. Для сравнения, в российском законодательстве отсутствует последствие «средней тяжести», что подчеркивает особенность узбекской системы. Квалифицирующие признаки — смерть человека, человеческие жертвы, катастрофа, иные тяжкие последствия. Максимальное наказание за подобные преступления — до десяти лет лишения свободы с лишением определенного права [3, с. 66].

Кроме того, ст. 261 УК РУ предусматривает уголовную ответственность за допуск либо передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения — будь то алкогольное, наркотическое, психотропное или иное воздействие, способное снизить интеллектуально-волевые способности водителя. Диспозиция статьи распространяется не только на автомобильный, но и на железнодорожный, морской, речной, воздушный и иной транспорт, что свидетельствует о широком охвате объекта уголовно-правовой охраны. По своей структуре и содержанию квалифицирующие признаки данной нормы во многом схожи с положениями ст. 266 УК РУ,

¹ Уголовный кодекс Республики Узбекистан (утв. Законом Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 г. № 2012-XII) (с изм. и доп. по сост. на 23.10.2025) // Информ. система «Параграф». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30421110&ysclid=mja3ril5rb600003492 (дата обращения: 10.11.2025).

предусматривающей ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, что указывает на последовательность и системность подхода узбекского законодателя к регулированию транспортных преступлений.

В статье 261.1 УК РУ также закреплена ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за уклонение от прохождения медицинского освидетельствования. Вместе с тем уголовная ответственность наступает, если деяние совершено после применения административного взыскания за аналогичное нарушение либо в случае уклонения водителя от прохождения освидетельствования. Статья 261.2 УК РУ устанавливает ответственность за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления, также после применения административного взыскания за подобное нарушение. Эти нормы, с одной стороны, близки к российской системе, где предусмотрена административная преюдиция. С другой стороны, в Узбекистане формулировки и последовательность применения административного взыскания перед уголовной ответственностью имеют свои особенности, что делает подход к регулированию ответственности за повторные нарушения более строгим и формализованным по сравнению с Российской Федерацией.

В уголовном законе Таджикистана преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств выделена отдельная глава 23, что подчеркивает значимость данной категории деяний для охраны общественной безопасности. Законодатель систематизировал составы преступлений, включив в отдельные статьи, такой подход позволяет четко дифференцировать различные виды транспортных преступлений и обеспечивает структурированное применение уголовно-правовых норм.

Ключевое значение в регулировании транспортных преступлений в Уголовном кодексе Республики Таджикистан¹ (далее — УК РТ) имеет ст. 212, устанавливающая ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Первая часть данной статьи предусматривает наказание за причинение

вреда здоровью средней тяжести, что в целом соответствует подходу большинства государств СНГ. Вместе с тем во второй части законодатель объединил в одном квалифицирующем составе причинение тяжкого вреда здоровью и смерть человека, что вызывает обоснованные сомнения с точки зрения уголовно-правовой логики и принципа справедливости [4, с. 11].

Подобное объединение неоднозначно, поскольку указанные последствия существенно различаются по степени общественной опасности. Тяжкий вред здоровью, хотя и является серьезным нарушением, не сопоставим с утратой жизни человека — высшей социальной ценностью, защищаемой уголовным законом. Следовательно, приравнение этих последствий в рамках одной части статьи нивелирует различие между ними и затрудняет индивидуализацию наказания. Это может привести как к чрезмерно мягким, так и к чрезмерно строгим санкциям, что противоречит основным принципам уголовной ответственности, включая справедливость и соразмерность наказания [5, с. 41].

В последующих частях ст. 212 УК РТ закреплены квалифицирующие признаки: причинение смерти двум и более лицам, а также совершение деяния в состоянии алкогольного опьянения или управление транспортным средством лицом, не имеющим права на такое управление. Максимальная санкция по этой статье предусматривает лишение свободы на срок от 10 до 15 лет, что значительно превышает наказания, предусмотренные российским законодательством за аналогичные деяния, и по своей строгости приближается к ответственности за тяжкие умышленные преступления.

Особого внимания заслуживают ст. 212(1) и 212(2). Статья 212(1) УК РТ устанавливает ответственность за управление транспортным средством с чужим государственным регистрационным номером и незаконный оборот поддельных регистрационных номеров, включая изготовление, владение, хранение, перевозку, использование или передачу другому лицу, а также использование поддельного номера для сокрытия преступления.

Статья 212(2) УК РТ регулирует ответственность за управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления, находящимся при этом в состоянии опьянения. Особенность нормы заключается в том, что она применяется только в случае совершения деяния в течение одного года после наложения административного взыскания за аналогичное нарушение, что отражает принцип рецидива и повышенной общественной опасности повторных правонарушений.

¹ Уголовный кодекс Республики Таджикистан от 21 мая 1998 г. № 574 (с изм. и доп. по сост. на 14.05.2025) // Информ. система «Параграф». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30397325&ysclid=mja5fsgkjh487292999 (дата обращения: 10.11.2025).

Такой подход демонстрирует повышенную строгость таджикского законодательства и превентивную направленность, позволяя уголовной ответственности наступать уже за систематические нарушения, что отличается от российского подхода, где большинство подобных деяний подпадает под административную ответственность, так как уголовная ответственность наступает лишь после причинения вреда здоровью.

Таким образом, уголовное законодательство Таджикистана отличается строгой и структурированной системой регулирования транспортных преступлений, с выделением отдельной главы, дифференциацией составов по тяжести последствий и состоянию виновного, а также введением специфических составов, отсутствующих в законодательстве России.

Далее в рамках сравнительного анализа рассмотрим Туркменистан, где также предусмотрена уголовная ответственность за нарушение правил эксплуатации транспортных средств, однако с рядом особенностей. Подобно Таджикистану, Туркменистан выделяет отдельную гл. 32, посвященную преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств¹. Статья 364 закрепляет ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Особенностью туркменского подхода является то, что уголовная ответственность наступает только при причинении ущерба в крупном размере, что делает систему более строгой по сравнению с российской, где ответственность наступает за тяжкий вред и причинение смерти. Такой подход объясняется несколькими причинами: во-первых, он подчеркивает значимость охраны материальных интересов и транспортной инфраструктуры; во-вторых, усиливает превентивный эффект, стимулируя соблюдение правил; в-третьих, обеспечивает более точное разделение ответственности в зависимости от общественной опасности деяния.

Законодатель выделяет ряд квалифицирующих признаков: управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, оставление потерпевшего в опасности и оставление места происшествия (здесь следует отметить, что в рассмотренных выше странах СНГ такой квалифицирующий при-

знак отсутствовал); причинение тяжкого вреда здоровью; смерть человека или смерть двух и более лиц. Такой подход демонстрирует высокий уровень строгости законодательства и делает акцент на предотвращении опасных для жизни и здоровья ситуаций.

Кроме того, ст. 365 уголовного законодательства Туркменистана регулирует нарушение правил дорожного движения в состоянии опьянения, уголовная ответственность наступает при причинении вреда средней тяжести или материального ущерба в небольшом размере, что делает норму исключительной по строгости. Квалифицирующими признаками выступают управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления, и повторное совершение аналогичного правонарушения в течение двух лет, что подчеркивает превентивный характер нормы и направлено на предотвращение систематических нарушений правил эксплуатации транспортных средств. Такой подход позволяет дифференцировать ответственность, усиливая защиту общественной безопасности и стимулируя соблюдение правил водителями.

По ряду показателей Уголовный кодекс Туркменистана отличается большей строгостью по сравнению с российским законодательством и нормативными актами других стран СНГ. Он демонстрирует уникальные механизмы предупреждения транспортных правонарушений, сочетая строгие санкции с превентивными мерами, направленными на снижение систематических нарушений и повышение безопасности движения на территории страны.

Транспортные преступления в уголовном законодательстве Республики Казахстан регулируются гл. 14 «Транспортные уголовные правонарушения» Уголовного кодекса (далее — УК РК)². В указанной главе ключевое значение имеет ст. 345 УК РК «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами». Уголовная ответственность по данной статье наступает с причинения вреда средней тяжести здоровью человека.

Важно отметить, что законодатель Казахстана четко разграничивает ответственность между субъектами преступления. Так, преступления,

¹ Уголовный кодекс Туркменистана от 12 июня 1997 г. № 222-I (с изм. и доп. по сост. на 12.04.2025) // Информ. система «Параграф». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31295286&ysclid=mja5i2her333292731 (дата обращения: 11.11.2025).

² Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 г. № 226-V (с изм. и доп. по сост. на 16.09.2025) // Информ. система «Параграф». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252&ysclid=mja5japygj234838865 (дата обращения: 12.11.2025).

совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, предусмотрены ст. 345-1 УК РК. В свою очередь, ст. 346 рассматриваемого кодекса устанавливает уголовную ответственность за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения. Закон также предусматривает ответственность за передачу управления транспортным средством такому лицу или допуск его к управлению, включая случаи, когда эти действия совершены собственником, владельцем или должностным лицом, ответственным за эксплуатацию транспортных средств.

Особенностью данной нормы является то, что она устанавливает уголовную ответственность независимо от наступления последствий — само по себе действие (управление, передача или допуск) образует состав преступления. Таким образом, ст. 346 относится к формальным преступлениям, что свидетельствует о повышенной превентивной направленности казахстанского уголовного законодательства.

Законодатель при этом предусмотрел квалифицирующие признаки, усиливающие ответственность: причинение легкого, средней тяжести или тяжкого вреда здоровью, смерть одного или двух и более лиц. Подобная детализация демонстрирует стремление казахстанского законодателя комплексно охватить все возможные последствия нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Необходимо подчеркнуть, что, в отличие от многих других стран СНГ, законодатель Казахстана выделил ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия в самостоятельный состав — ст. 347 «Оставление места дорожно-транспортного происшествия» УК РК.

Такое решение заслуживает положительной оценки, поскольку позволяет дифференцировать уголовную ответственность в зависимости от характера и степени общественной опасности совершенного деяния. Сам факт оставления места происшествия рассматривается как проявление уклонения от исполнения обязанностей участника дорожного движения, что повышает степень упрека и обеспечивает большую эффективность превенции транспортных преступлений.

Для сравнения, в ряде других стран СНГ, включая Туркменистан и Россию, оставление места дорожно-транспортного происшествия рассматри-

вается лишь как квалифицирующий признак в составе преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения. В связи с этим подход казахстанского законодателя можно охарактеризовать как более системный и дифференцированный, поскольку он выделяет оставление места происшествия в отдельную норму, что позволяет обеспечить повышенную защиту общественных отношений в сфере транспортной безопасности.

В Уголовном кодексе Кыргызской Республики (далее — УК КР)¹ вопросы, касающиеся транспортных преступлений, выделены в гл. 39 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта и магистральных трубопроводов». Такое структурное решение свидетельствует о том, что законодатель придает транспортной безопасности статус самостоятельного и значимого объекта уголовно-правовой защиты.

В соответствии со ст. 312 УК КР уголовная ответственность наступает за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации автотранспортных средств, совершенное умышленно либо по неосторожности. Законодатель акцентирует, что нарушение правил безопасности может быть как сознательным, так и случайным, что позволяет охватывать широкий спектр общественно опасного поведения. Уголовная ответственность наступает при причинении менее тяжкого вреда здоровью, а также предусмотрены квалифицирующие признаки, включающие причинение тяжкого вреда, смерть одного человека или смерть двух и более лиц.

Кроме того, предусмотрена ст. 315 «Допуск к управлению автотранспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения» УК КР. Она во многом аналогична казахстанской ст. 349. Главное отличие кыргызской нормы заключается в том, что уголовная ответственность наступает только при причинении тяжкого вреда здоровью, т. е. наличие последствий является обязательным условием для привлечения к ответственности.

В азербайджанском уголовном законодательстве транспортные преступления фиксированы в гл. 29 «Преступления против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»²,

¹ Уголовный кодекс Кыргызской Республики от 28 октября 2021 г. № 127 (с изм. и доп. по сост. на 28.07.2025) // Информ. система «Параграф». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36675065&ysclid=mja5m1e37r490255674 (дата обращения: 14.11.2025).

² Уголовный кодекс Азербайджанской Республики (утв. Законом Азербайджанской Республики от 30 декабря

что отражает стремление законодателя упорядочивать вопросы безопасности на транспорте.

Анализируемый состав закреплен в ст. 263 Уголовного кодекса Азербайджанской Республики, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Уголовная ответственность наступает в случаях причинения вреда здоровью потерпевшего менее тяжкой степени, что отражает стремление законодателя ужесточить правовую реакцию на любые проявления неосторожности в транспортной сфере. В статье также содержатся квалифицирующие признаки, среди которых — причинение тяжкого вреда здоровью, смерть человека, смерть двух и более лиц. Санкции по данной статье варьируются, минимальный размер наказания составляет лишение свободы на срок до двух лет, максимальный — от пяти до десяти лет.

Состояние опьянения и отсутствие права управления транспортным средством Азербайджанской Республикой выделены в отдельную ст. 263-1 Уголовного кодекса. Согласно этому составу уголовная ответственность наступает при причинении менее тяжкого вреда здоровью, что свидетельствует о признании таких действий более общественно опасными по сравнению с обычным нарушением правил дорожного движения. Наличие квалифицирующих признаков — причинение тяжкого вреда, смерть одного или нескольких лиц — усиливает строгость подхода законодателя и подчеркивает его ориентацию на предупреждение подобных деяний.

Предусмотрена и отдельная ст. 264 «Оставление места дорожно-транспортного происшествия», которая предусматривает ответственность за оставление места аварии при наличии последствий, указанных в ст. 263 и 263-1. Такое решение представляется взвешенным и логичным, поскольку выделение самостоятельного состава преступления позволяет более четко определить степень общественной опасности деяния и отграничить его от административных правонарушений. В отличие от законодательства Российской Федерации, где оставление места дорожно-транспортного происшествия рассматривается как квалифицирующий признак, азербайджанская модель демонстрирует стремление к систематизации уголовно-

правовых норм и обеспечивает более точную оценку действий виновного.

Уголовное законодательство Азербайджана отличается структурной последовательностью и акцентом на превенцию, а также повышенным вниманием к нарушениям, связанным с управлением транспортным средством в состоянии опьянения или без права управления. Такой подход способствует укреплению транспортной дисциплины и предупреждению тяжких последствий.

В Уголовном кодексе Республики Армения (далее — УК Армении) транспортные преступления не выделены в отдельную главу, а включены в состав гл. 23 «Преступления против общественной безопасности»¹. Такой подход отражает позицию законодателя, согласно которой нарушения в сфере дорожного движения рассматриваются, прежде всего, как посягательства на общественную безопасность в целом.

Основное положение, регулирующее ответственность за такие правонарушения, закреплено в ст. 242 «Нарушение требований, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, дорожного движения или эксплуатации транспортных средств». В диспозиции данной статьи устанавливается ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, если подобные действия по неосторожности повлекли причинение вреда здоровью различной степени тяжести, начиная с вреда средней тяжести [6, с. 158].

Кроме того, в Уголовном кодексе Армении закреплена ст. 243, устанавливающая ответственность за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления, либо находящимся в состоянии опьянения, а также за отказ от прохождения освидетельствования. Данная норма по своей сути во многом коррелирует с положениями российского законодательства, отражая аналогичный подход к предупреждению правонарушений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения.

Помимо этого, ст. 244 регулирует ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия, если в результате совершенного деяния наступили последствия, предусмотренные в ст. 242 и 243 УК Армении. Таким образом,

1999 г. № 787-IQ) (с изм. и доп. по сост. на 11.04.2025) // Информ. система «Параграф». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30420353&ysclid=mja5n5ut5q611092003 (дата обращения: 14.11.2025).

¹ Уголовный кодекс Республики Армения от 27 мая 2021 г. № ЗР-199 (с изм. и доп. по сост. на 22.07.2025) // Информ. система «Параграф». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39571894&ysclid=mja5oaezfy235688323 (дата обращения: 15.11.2025).

армянский законодатель подчеркивает необходимость установления причинно-следственной связи между деянием и последствиями, делая акцент на повышенной ответственности водителя при наступлении вредных результатов.

В Уголовном кодексе Республики Молдова (далее — УК Молдовы)¹ основное положение, регулирующее ответственность за транспортные преступления, закреплено в ст. 264, расположенной в гл. 12. Данная норма предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если в результате деяния причинен вред здоровью средней тяжести. В последующих частях статьи установлены квалифицирующие обстоятельства, среди которых — совершение деяния в состоянии опьянения, причинение тяжкого вреда здоровью, смерть одного лица либо гибель двух и более лиц.

Дополнительно предусмотрены отдельные составы ст. 264-1 УК Молдовы, регулирующие управление транспортным средством при превышении допустимой нормы потребления алкоголя или в состоянии опьянения, вызванного иными веществами, а также сознательную передачу управления транспортным средством лицу в состоянии опьянения, совершение лицом, не имеющим водительского удостоверения, или лицом, которое лишено права управления транспортными средствами либо в отношении которого было аннулировано право управления транспортными средствами. В отличие от российского законодательства, само управление транспортным средством в состоянии опьянения уже является основанием для уголовной ответственности, без необходимости наступления вредных последствий. Следует уделить внимание и ст. 264-2, посвященной проведению незаконных автомобильных гонок. Здесь также не обязательно наступление вредных последствий, поскольку само участие в неразрешенных соревнованиях или их организация уже признается преступлением.

Особенностью молдавского законодательства является введение термина «аннулирование права управления транспортным средством», тогда как во всех выше рассмотренных странах использовалась формулировка «лишение права управ-

ления». Это подчеркивает строгость меры и усиливает ее превентивный эффект. Кроме того, ст. 266 предусматривает ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия, при этом уголовная ответственность наступает только при наличии последствий, аналогично армянской модели.

Таким образом, законодательство Молдовы демонстрирует гармоничное сочетание универсальной ответственности за последствия деяний и выделение отдельных составов за особо опасное поведение, что способствует повышению безопасности дорожного движения, дисциплины водителей и эффективности правового регулирования.

Заключительной страной в нашем сравнительном анализе СНГ является Республика Беларусь. В ее уголовном законодательстве рассматриваемые преступления регулируются гл. 28, по названию аналогичной российской. Ключевое положение закреплено в ст. 317 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств»². По своей сути данная норма во многом соотносится со ст. 264 УК РФ, поскольку регулирует схожие общественно опасные деяния. Уголовная ответственность наступает с момента причинения менее тяжкого телесного повреждения, а во второй части статьи в качестве последствий указаны смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения. Как и отмечалось выше, объединение тяжкого вреда и смерти в одном пункте представляется не совсем корректным, в связи с тем что эти последствия различаются по степени общественной опасности и требуют дифференцированного подхода к квалификации и наказанию. Так же, как и в российском законодательстве, в Беларуси существуют статьи, в которых регулируются управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, сознательная передача управления транспортным средством лицу в состоянии опьянения, отказ от прохождения медицинского освидетельствования, а также управление транспортным средством лицом, не имеющим права на управление [7, с. 136]. Эти нормы позволяют наступление ответственности даже без фактиче-

¹ Уголовный кодекс Республики Молдова от 18 апреля 2002 г. № 985-XV (с изм. и доп. по сост. на 10.07.2025) // Информ. система «Параграф». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30394923&ysclid=mja5pldto4223157032 (дата обращения: 17.11.2025).

² Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-3 (с изм. и доп. по сост. на 20.10.2025) // Информ. система «Параграф». URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30414984&ysclid=mja5qzh5qz318053872 (дата обращения: 17.11.2025).

ских последствий, что усиливает превентивный эффект законодательства.

Отдельно предусмотрена ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия, что позволяет четко разграничить последствия деяния и стимулирует участников дорожного движения действовать в соответствии с законом. В Беларуси, так же как и в Армении, существует статья о нарушении правил содержания автомобильных дорог, улиц и дорожных переездов, где субъектом преступления является ответственное лицо за содержание дорог, а ответственность наступает при причинении вреда средней тяжести или ущерба в особо крупном размере. Подобный подход реализован и в Туркменистане, где отдельная статья предусматривает ответственность за нарушение правил пользования дорогами и их охраной, с субъектом в лице ответственного за техническое состояние транспортной инфраструктуры. Кроме того, введение термина «аннулирование права управления транспортным средством», как это сделано в Молдове, может быть полезной практикой для Беларуси и России, позволяя повышать ответственность участников дорожного движения без необходимости лишения прав в традиционном понимании.

В заключение можно сказать, что общее для всех исследуемых стран состоит в признании общественной опасности деяний, посягающих на безопасность функционирования транспорта, а также в стремлении законодателя обеспечить надежную охрану жизни, здоровья и имущества граждан, участвующих в транспортных отношениях. Однако конкретные способы правового регулирования, структура и содержание соответствующих норм существенно различаются.

Так, различия проявляются:

- в расположении норм о транспортных преступлениях в системе уголовного кодекса;
- в определении объектов посягательства (от безопасности движения до эксплуатации транспорта);
- в характере субъекта преступления (общий, специальный, должностное лицо и т. д.);
- в видах наказаний и их соотношении с административной ответственностью;

— в уровне детализации квалифицирующих признаков и наличии специальных составов, связанных с отдельными видами транспорта (автомобильный, железнодорожный, воздушный, водный).

Сравнительный анализ уголовного законодательства стран СНГ в части транспортных преступлений показывает значительное разнообразие подходов. В некоторых странах транспортные преступления выделены в отдельные главы, в других — включены в более общие разделы о преступлениях против общественной безопасности. Терминологический аппарат и подход к квалификации последствий заметно различаются в уголовных законодательствах государств СНГ. Так, в большинстве стран предусмотрено лишение права управления транспортным средством, тогда как в Республике Молдова применяется особый правовой институт — аннулирование права управления, что подчеркивает различие в юридической природе этих мер. Кроме того, в ряде кодексов наблюдается объединение в одной норме таких последствий, как причинение тяжкого вреда здоровью и смерть человека, что представляется методологически спорным, поскольку эти деяния различаются по степени общественной опасности и требуют более дифференцированного подхода к уголовно-правовой оценке. Практика отдельных статей за управление в состоянии опьянения, передачу управления другим лицам и повторные деяния демонстрирует эффективность превентивных мер. Отдельное регулирование нарушения содержания дорог также доказало свою значимость.

Таким образом, сравнительный анализ позволяет выявить лучшие направления для совершенствования законодательства: уточнение квалификации тяжкого вреда и смерти, выделение ответственности за повторные правонарушения, расширение норм по содержанию дорог, внедрение механизма аннулирования права управления. Эти меры повышают точность оценки общественной опасности деяний и эффективность уголовного противодействия транспортным преступлениям.

1. Павлик А. М. Ответственность за нарушение правил дорожного движения в российском и зарубежном уголовном законодательстве: сравнительно-правовой аспект // Ленинградский юридический журнал. 2025. № 1 (79). С. 340—359.

1. Pavlik A. M. Responsibility for traffic violations in Russian and foreign criminal legislation: a comparative legal aspect. *Leningrad Legal Journal*, 340—359, 2025. (In Russ.).

2. Кусакин В. В. Сравнительно-правовой анализ уголовной ответственности за преступления против безопасности дорожного движения: опыт стран СНГ // Вестник Волжского университета имени В. Н. Татищева. 2018. Т. 1, № 3. С. 141—149.

3. Безрукова О. В. Сравнительный анализ норм, предусматривающих уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в странах — участниках СНГ // Наука. Общество. Государство. 2017. Т. 5, № 1 (17). С. 62—68.

4. Третьяков В. И., Стрилец О. В. Реализация принципа справедливости на современном этапе развития российского уголовного законодательства // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2018. № 4 (47). С. 9—14.

5. Нифталиева И. А. Формирование и развитие принципа справедливости в российском уголовном законодательстве // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2019. № 2 (49). С. 40—48.

6. Золотарь К. В. Сравнительно-правовой анализ зарубежного уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Цифровая наука. 2020. № 4 (4). С. 155—162.

7. Мидловец М. В. Сравнительный анализ законодательства зарубежных стран о дорожно-транспортных преступлениях // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2017. Т. 3 (69), № 1. С. 133—140.

Смыр Алиса Джамаловна,
адъюнкт адъюнктуры
Волгоградской академии МВД России,
aliska.smyr@mail.ru

2. Kusakin V. V. Comparative legal analysis of criminal responsibility for crimes against road traffic safety: experience of the CIS countries. Journal of the Volzhsky University named after V. N. Tatishchev, 141—149, 2018. (In Russ.).

3. Bezrukova O. V. Comparative analysis of norms providing for criminal responsibility for violation of traffic rules and operation of vehicles in the CIS countries. Science. Society. State, 62—68, 2017. (In Russ.).

4. Tretiyakov V. I., Strilets O. V. Implementation of the principle of justice in the acting stage of development of Russian criminal legislation. Journal of the Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia, 9—14, 2018. (In Russ.).

5. Niftalieva I. A. Formation and development of the principle of justice in the Russian criminal legislation. Journal of the Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia, 40—48, 2019. (In Russ.).

6. Zolotar K. V. Comparative legal analysis of foreign criminal legislation on responsibility for violation of road safety regulations and vehicle operation. Digital science, 155—162, 2020. (In Russ.).

7. Midlovets M. V. Comparative analysis of foreign countries legislation on traffic crimes. Scientific notes of the Crimean Federal University named after V. I. Vernadsky. Juridical science, 133—140, 2017. (In Russ.).

Smyr Alice Dzhamalovna,
post-graduate student
of the Volgograd Academy
of the Ministry of the Interior of Russia;
aliska.smyr@mail.ru

Статья поступила в редакцию 18.12.2025; одобрена после рецензирования 25.12.2025; принята к публикации 16.02.2026.

The article was submitted 18.12.2025; approved after reviewing 25.12.2025; accepted for publication 16.02.2026.

* * *