

УГОЛОВНОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 343.346.24

doi: 10.17223/23088451/26/3

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С «ОПАСНЫМ ВОЖДЕНИЕМ»
КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

Игорь Сергеевич Дроздов¹, Ольга Евгеньевна Федякова²

¹ Дальневосточный юридический институт, Владивосток, Россия, ig.drozdov@bk.ru

² Университет прокуратуры Российской Федерации, Владивосток, Россия, bloody_sky@mail.ru

Аннотация. Проанализированы уголовно-правовые нормы ст. 267¹ и 213 Уголовного кодекса Российской Федерации, регламентирующие составы преступлений, предусматривающие ответственность за хулиганские действия участников дорожного транспорта, и некоторые связанные с этим институтом нормы уголовного законодательства о хулиганских действиях, совершаемых участниками дорожного движения. Рассматриваются первопричины введения данной нормы и проблемные вопросы регулирования и практики применения, а также предлагаются пути совершенствования уголовно-правовых средств, направленных на борьбу с автотранспортными преступлениями, совершаемыми на дорогах.

Ключевые слова: безопасность движения, эксплуатация транспорта, опасное вождение, хулиганские побуждения, протест прокурора

Для цитирования: Дроздов И.С., Федякова О.Е. Уголовно-правовые средства борьбы с «опасным вождением» как инструмент обеспечения безопасности на дорогах // Уголовная юстиция. 2025. № 26. С. 14–20. doi: 10.17223/23088451/26/3

Original article
doi: 10.17223/23088451/26/3

CRIMINAL LAW MEASURES AGAINST "DANGEROUS DRIVING"
AS A TOOL FOR ENSURING ROAD SAFETY

Igor S. Drozdov¹, Olga E. Fedyakova²

¹ Far Eastern Institute of Law, Vladivostok, Russian Federation, ig.drozdov@bk.ru

² University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation, Vladivostok, Russian Federation, bloody_sky@mail.ru

Abstract. Article 267¹ of the Criminal Code of the Russian Federation is undoubtedly a significant instrument for ensuring the safety of the transport system. However, for its effective application, it is necessary to address existing shortcomings and problems related to its broad interpretation and ambiguous wording. Otherwise, the article risks being transformed from a means of protection against hooligan threats into an instrument of excessive criminalization and unjustified prosecution. Currently, law enforcement agencies have the possibility to apply Article 267¹ of the Criminal Code of the Russian Federation in cases where an individual's actions constitute dangerous driving motivated by hooliganism, but have not resulted in the consequences specified in Article 264 (i.e., grievous bodily harm or death). To address gaps in enforcement practice concerning actions that threaten the safe operation of motor vehicles, it is proposed that amendments be made to the legal structure of Article 264, while the actual application of Article 267¹ should remain within the legislative intent regarding the operation of other modes of transport. Specifically, the authors propose introducing an additional qualifying element into Part 2 of Article 264, wording it as follows: "committed by a person out of hooligan motives, expressed through dangerous driving." While this formulation is a step in the right direction, its effective practical application requires further clarification and the development of implementation mechanisms. It is essential to ensure unambiguous and objective criteria for defining "dangerous driving" and assessing the degree of threat. This situation clearly illustrates how even minor errors in legal drafting can significantly distort legislative intent and lead to outcomes different from those originally envisaged when the norm was created, thereby underscoring the critical importance of meticulous elaboration in legislative acts.

Keywords: traffic safety, transport operation, dangerous driving, hooligan motives, prosecutor's protest

For citation: Drozdov, I.S. & Fedyakova, O.E. (2025) Criminal law measures against "dangerous driving" as a tool for ensuring road safety. *Ugolovnaya yustitsiya – Russian Journal of Criminal Law*. 26. pp. 14–20. (In Russian). doi: 10.17223/23088451/26/3

На заседании межведомственной комиссии Совета Безопасности Российской Федерации 11.09.2025 отмечена необходимость внесения ряда новаций в уголовное и административное законодательство, предусматривающих усиление ответственности за совершение отдельных видов правонарушений в сфере дорожного движения, создающих угрозу жизни и здоровью водителей, а также пешеходов [1].

Подобная инициатива, высказанная конституционным совещательным органом, осуществляющим содействие главе государства в реализации его полномочий по вопросам обеспечения национальных интересов и безопасности личности, общества и государства, очевидно обусловлена удовлетворительной оценкой современного состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

За период реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р, количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) относительно 2017 г. снизилось на 22,1% (с 169 432 до 132 037), число погибших – на 24,5% (с 19 088 до 14 403), раненых – на 23,5% (с 215 374 до 164 754) [2].

Однако если обратиться к статистическим данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУОБДД МВД России), в период с 2022 по 2024 годы отмечается устойчивый восходящий тренд общего числа зафиксированных фактов несоблюдения правил дорожного движения (ПДД). Если в 2022 г. было зарегистрировано более 128 338 тыс. правонарушений, то к концу 2024 г. данный показатель увеличился на 16,4% и составил более 149 386 тыс. [3].

Наряду с увеличением числа нарушений ПДД наблюдается также рост количества ДТП. Согласно данным ГУОБДД МВД России, в 2022 г. на территории Российской Федерации было зарегистрировано 126 705 происшествий, тогда как к 2024 г. этот показатель увеличился до 132 037, или +4,2%.

Особую обеспокоенность вызывают статистические показатели случаев ДТП, произошедших по вине водителей транспортных средств, нарушивших ПДД. В 2022 г. зарегистрировано более 111 тыс. таких происшествий, а в 2024 г. – свыше 117 тыс., или +4,9%. При этом количество погибших в результате ДТП увеличилось с 11 927 до 12 352, а количество получивших травмы – с 145 421 до 151 096 [3].

Приведенные статистические данные свидетельствуют о комплексной проблеме с обеспечением безопасности на дорогах страны, требующей разработки и внедрения эффективных мер, направленных на снижение количества нарушений ПДД, аварийности и минимизации их последствий. В этой связи ключевой задачей является обеспечение неотвратимости наказания за нарушения ПДД посредством усиления контроля и совершенствования механизмов привлечения к ответственности злостных правонарушителей.

В настоящее время в социальных сетях и кроссплатформенных мессенджерах часто публикуются видеоролики, где обладатели дорогостоящих автомобилей демонстрируют рискованную езду, показывая пренебрежение к правилам и другим участникам движения, а также к административным взысканиям. Это может говорить о преднамеренном характере таких действий.

Игнорирование правил дорожного движения, демонстрация возможностей автомобиля и мнимого превосходства в уровне управления последним представляют серьезную опасность для окружающих.

В законодательстве Российской Федерации термин «опасное вождение» при управлении транспортным средством введен с 2016 г. [4]. Согласно поправкам, внесенным в п. 2.7 правил дорожного движения РФ, под опасным вождением понимается неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, если эти действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба. Перечень таких действий в законе исчерпывающий.

Важно подчеркнуть, что, несмотря на законодательное закрепление понятия, административная ответственность за него на текущий момент не предусмотрена.

Законодателем предпринимались попытки легитимировать административную ответственность за опасное вождение [5], однако данная работа ограничилась лишь стадией законопроекта.

Важно отметить, что вопрос об ответственности за опасное вождение не исчерпывается лишь административной плоскостью. С учетом потенциальной тяжести последствий, к которым могут привести действия, квалифицируемые как опасное вождение, не теряет своей актуальности и вопрос о возможности привлечения к уголовной ответственности в случаях, когда такие действия совершены из хулиганских побуждений, в том числе повлекли вред здоровью иным участникам дорожного движения. В этой связи представляется весьма актуальным дальнейшее изучение и проработка предложений, направленных на совершенствование нормативно-правовой базы в отношении как административной, так и уголовной ответственности за опасное вождение.

Пренебрежительное отношение к правилам дорожного движения, демонстративное игнорирование норм безопасности и систематическое нарушение ПДД могут свидетельствовать о хулиганских мотивах лица, совершающего такие деяния. В подобных случаях, когда действия водителя явно направлены на создание опасной ситуации на дороге, проявление неуважения к обществу и игнорирование прав других участников дорожного движения, возможно применение ст. 267¹ УК РФ [6].

Еще в 2017 г. законодателем рассмотрена и введена Федеральным законом от 03.04.2017 № 60-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Феде-

рации и ст. 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» статья ст. 267¹, предусматривающая ответственность за совершение действий из хулиганских побуждений, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств.

В первую очередь, введение данной статьи стало отправной точкой в борьбе с актами незаконного вмешательства в работу транспортной инфраструктуры, а также первым шагом в борьбе с новыми вызовами безопасности на транспорте и ужесточением ответственности за противоправные действия, дестабилизирующие функционирование транспортной системы. Несмотря на это, практика применения ст. 267¹ УК РФ выявила ряд сложностей и пробелов, требующих дальнейшего законодательного совершенствования и комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения.

Проведя ретроспективный анализ, установлено, что еще 01.07.2011 возникла острая необходимость внесения отдельной нормы, предусматривающей ответственность за хулиганские действия на транспорте, что было продиктовано различными инцидентами на авиатранспорте, получившими широкую общественную огласку.

В целях повышения гарантий безопасности граждан законодателем подготовлен законопроект, в котором предлагалось дополнить Уголовный кодекс Российской Федерации новой ст. 213¹, установив уголовную ответственность за действия, совершаемые из хулиганских побуждений, угрожающие безопасности эксплуатации транспортных средств [7].

Однако в решении комиссии Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по гражданскому, уголовному, арбитражному и процессуальному законодательству от 07.10.2011 указано о необходимости доработки проекта ст. 213¹ УК РФ, поскольку в ней отсутствует указание на конкретные действия, составляющие объективную сторону состава данного преступления. Законодатель посчитал, что в случае принятия законопроекта в представленной редакции может возникнуть конкуренция норм – проектной ст. 213¹ УК РФ со ст. 213 УК РФ, а также со статьями Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, касающихся действий, угрожающих безопасности движения на различных видах транспорта, таких как железнодорожный, воздушный и водный, включая метрополитен.

Данная норма не была введена в гл. 24 «Преступления против общественной безопасности» в качестве ст. 213¹ УК РФ, а введена в конечном варианте указанного законопроекта в гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» в виде ст. 267¹ УК РФ «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств».

Стоит подчеркнуть, что объективная сторона ст. 267¹ УК РФ в окончательной редакции практически полностью идентична проектной части первой ст. 213¹ УК РФ.

Однако, на наш взгляд, только лишь включение статьи в главу о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта недостаточно для устранения проблематики конкуренции ст. 213 и 267¹

УК РФ, фактически правоприменительно досталась довольно «сырая» норма.

Более того, статистические данные, как основа для определения устойчивых тенденций применения нормы права, демонстрируют неэффективное применение введенной новеллы уголовного закона в борьбе с острым социальным явлением – хулиганством на дорогах.

Несмотря на то что судебная практика по ст. 267¹ УК РФ фактически отсутствует ввиду криминализации этого деяния в 2017 г., количество осужденных по данной статье составило: в 2008 г. – 5 лиц; в 2019 г. – 3; в 2020 г. – 1; в 2021 г. – 2; в 2022 г. – 3; в 2023 г. – 2; в 2024 г. – 8 лиц [8].

Анализ статистических данных позволяет выявить два ключевых аспекта, ставящих под вопрос эффективность применения ст. 267¹ УК РФ. Во-первых, крайне ограниченное количество осужденных по данной статье не позволяет сделать вывод о ее широком использовании в правоприменительной практике. Во-вторых, непредсказуемый характер динамики количества осужденных, характеризующийся отсутствием четкой тенденции, может свидетельствовать о проблемах в единообразном понимании и применении данной нормы, что, в свою очередь, подрывает ее эффективность как инструмента уголовно-правового воздействия.

Немногочисленная правоприменительная практика в данной сфере свидетельствует, прежде всего, о ее целевом введении в рамках уголовно-наказуемого деяния, она направлена изначально на пресечение хулиганских действий, совершаемых на борту воздушного судна.

Объектом преступления выступают условия безопасности движения или эксплуатации транспортных средств [9. С. 187].

Согласно п. 11 ст. 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», транспортные средства – это устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами [10]. Вид транспорта в законе не указан, однако, анализируя вышеуказанный закон, становится понятно, что он включает в себя: автомобильный транспорт; воздушные суда; суда, используемые в целях торгового мореплавания; суда, используемые на внутренних водных путях и железнодорожный подвижной состав, а также транспортные средства городского наземного электрического транспорта.

Объективная сторона выражается в действиях, характеристика которых законодателем связывается лишь с двумя обстоятельствами: во-первых, они должны угрожать безопасной эксплуатации транспортных средств; во-вторых, совершаться из хулиганских побуждений.

Хотя объективная сторона преступления не требует, чтобы хулиганские действия совершались непосредственно на транспортном средстве, ключевым элементом состава преступления является создание угрозы безопасности его эксплуатации. В этой связи особое значение приобретает правильное понимание термина «эксплуатация».

Если под эксплуатацией понимать широкий спектр действий, включающих как функционирование, так и движение транспортного средства, то под действие ст. 267¹ УК РФ подпадает широкий круг деяний. В противном случае, если ограничиться узким толкованием термина, исключая движение, значительная часть общественно опасных хулиганских действий, совершаемых во время движения, будет выведена за пределы уголовной ответственности, предусмотренной данной статьей.

Исходя из законодательной цели ст. 267¹ УК РФ, можно сделать вывод, что понятие «эксплуатация транспортных средств» следует понимать расширительно, охватывая и безопасность их движения. Включение именно в главу 27 УК РФ может служить дополнительным аргументом в пользу данной позиции. Однако во избежание проблем в правоприменении представляется предпочтительным прямое законодательное указание на включение безопасности движения в понятие «эксплуатация транспортных средств».

По своей сущности ст. 267¹ УК РФ является специальной уголовно-правовой нормой относительно ст. 213 УК РФ, которая распространяется на все формы хулиганских действий независимо от места их совершения, в то же время она конкретизирует ответственность за хулиганские действия, совершаемые именно на объектах транспортной инфраструктуры и представляющие повышенную общественную опасность в силу потенциальной возможности причинения вреда большему количеству людей и нарушения нормального функционирования транспортной системы.

Таким образом, если хулиганские действия, подпадающие под признаки ст. 213 УК РФ, совершены на объектах, указанных в ст. 267¹ УК РФ, приоритет в применении отдается последней.

При этом правовая специфика соотношения рассматриваемых норм обусловлена их различной направленностью и степенью конкретизации уголовно-правового запрета.

Ключевое различие между данными составами преступлений заключается в различном объекте уголовно-правовой охраны. Статья 267¹ УК РФ ориентирована на обеспечение безопасности функционирования транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, в то время как ст. 213 УК РФ призвана защищать общественный порядок и общественную нравственность в целом, включая случаи, когда нарушение общественного порядка осуществляется на транспорте.

Для более четкого разграничения данных составов необходимо учитывать не только формальную сторону деяния (место и способ совершения), но и субъективную направленность действий лица, совершающего преступление. Если действия, совершенные на транспорте, мотивированы стремлением нарушить общественный порядок и выражают явное неуважение к обществу, но при этом не создают реальной угрозы безопасности эксплуатации транспортных средств, то содеянное следует квалифицировать по ст. 213 УК РФ. Однако если действия, даже формально несмотря на внешнее сходство с хулиганскими, направлены в первую очередь на создание помех в работе транспорта, повреждение транспортных

средств или иные действия, создающие угрозу безопасности его эксплуатации, и имеют целью дестабилизацию транспортной системы, то применяется ст. 267¹ УК РФ.

Важно учитывать, что конкуренция данных норм возможна лишь в случаях совершения хулиганских действий, объективно создающих угрозу безопасности транспорта. В случаях, когда хулиганство на транспорте не связано с созданием такой угрозы, квалификация деяния по ст. 267¹ УК РФ исключается.

В случаях, когда действия подпадают под признаки обеих статей, необходимо учитывать приоритет объекта уголовно-правовой охраны и субъективную направленность действий виновного.

При этом некоторые ученые различают соотношение норм по предмету преступного посягательства. Так, указывается, что «любое грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, если оно совершено на транспорте общего пользования, всегда создает угрозу безопасной эксплуатации соответствующего транспортного средства. В связи с этим норма, закрепленная п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, является специальной по отношению к норме, предусмотренной ст. 267¹ УК РФ, так как в ней речь идет о любых транспортных средствах, а не только о транспорте общего пользования. В силу ч. 3 ст. 17 УК РФ эта конкуренция должна разрешаться в пользу п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ [11. С. 94].

Представленная позиция о соотношении ст. 213 и 267¹ УК РФ является одной из точек зрения и может не всегда поддерживаться правоприменителями.

В каждом конкретном случае необходимо тщательно анализировать все обстоятельства дела, чтобы правильно квалифицировать действия виновного.

Изменение в правоприменительной практике и разграничение составов преступлений, предусмотренных ст. 213 и 267¹, в первую очередь связано с введением 26.11.2024 п. 1(2) в Постановление Пленума Верховного суда РФ от 15.11.2007 № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений», в котором достаточно подробно описаны виды транспорта, на которых могут быть совершены хулиганские действия [12].

В новых разъяснениях изменился подход к пониманию хулиганства, и внесенные новеллы предопределили необходимость квалификации хулиганских действий на транспорте при отсутствии насилия или без применения оружия по ст. 267¹ УК РФ.

В судебной практике действия лиц по указанной статье квалифицируются в основном, когда имеет место угроза безопасной эксплуатации автомобильного транспорта: например, когда умышленно совершаются из хулиганских побуждений многочисленные маневры, направленные на создание помех для движения другого транспортного средства (требование ст. 2.7 ПДД «Опасное вождение»).

Например, такими действиями суд посчитал «неоднократные действия в виде управляемого заноса» в совокупности с нарушениями требований как в целом ПДД, так и непосредственно ст. 2.7 ПДД в виде «опасного вождения» [13].

В рассматриваемом примере правоприменитель квалифицировал содеянное по совокупности преступлений по ст. 264 УК РФ и 267¹ УК РФ, что, наверное, вписывается в уголовно-правовую политику государства, направленную на усиление уголовной репрессии в отношении злостных нарушителей ПДД.

Под совокупностью преступлений понимается совершение одним лицом нескольких различных по составам преступлений до вынесения приговора хотя бы за одно из них и до истечения сроков давности уголовного преследования [14].

В данном случае видится правильным подход В.Н. Кудрявцева, который отмечает, что нередко при совокупности нарушаются объекты, охраняемые весьма различными нормами; в совокупности могут быть совершены преступления, предусмотренные в разных главах Кодекса [15. С. 286].

В правоприменительной практике относительно автомобильного транспорта для квалификации действий по ст. 267¹ УК РФ необходимо наличие следующих условий: нарушение требований безопасности движения или эксплуатации транспорта, в том числе нарушение ПДД (и непосредственно действия виновного должны подпадать под требования опасного вождения, предусмотренного ст. 2.7 ПДД); совершение действий, создающих реальную угрозу безопасности эксплуатации транспортных средств, и наличие хулиганских побуждений.

Несмотря на то что российское право не является прецедентным, судебное решение, вынесенное 14.01.2025 мировым судьей судебного участка № 104 города Каспийска по ст. 267¹ УК РФ [16], оказало влияние на дальнейшее применение этого состава, предопределив правоприменительную практику, в том числе на деяния, совершенные на личном автомобильном транспорте.

Таким образом, распространенность нарушений правил дорожного движения лицами из хулиганских побуждений повлияла на криминализацию деяния, ответственность за которое предусмотрена ст. 267¹ УК РФ, и признание его общественно опасным.

При этом реализация принципа недопустимости привлечения лица к двойной юридической ответственности нашла свое отражение в разъяснениях Пленума Верховного Суда Российской Федерации, данных в п. 12.1 Постановления от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [17]. Кроме того, указывается необходимость возвращения уголовного дела прокурору на основании ст. 237 УПК РФ по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264–264³ УК РФ.

Указанная норма фактически не распространяется на ст. 267¹ УК РФ, что создает определенную коллизию и требует необходимости внесения изменений в указанное постановление Пленума.

На практике, уголовно-правовая норма применяется судами по аналогии [18].

В приведенном примере при квалификации действий лица по ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ и по ст. 267¹ УК РФ учитываются одни и те же обстоятельства, составляющие объективную сторону составов правонарушения и преступления, что является взаимоисключающим по смыслу закона.

Данные обстоятельства предопределяют необходимость принесения прокурором протестов на решения о привлечении лица к административной ответственности для устранения препятствия привлечения к уголовной ответственности.

Применение на практике состава преступления, предусмотренного ст. 267¹ УК РФ, сопряжено с рядом трудностей. Объективная сторона данного преступления тесно связана с хулиганскими действиями и оценочным понятием «опасное вождение», критерии которого четко не определены.

Неизбежно возникают вопросы: кто правомочен устанавливать факт опасного вождения из хулиганских побуждений на автомобильном транспорте? Инспектор ГИБДД? И в каком статусе? – как специалист, или необходимо привлечение эксперта?

Оспаривание в суде действий, подпадающих под оценочный критерий, потребует проведения экспертизы. Однако в настоящее время доступна лишь автотехническая экспертиза, применяемая для установления обстоятельств ДТП и вины его участников. В рассматриваемом случае экспертиза будет носить усеченный характер, сводясь, по сути, к определению соответствия действий водителя правилам дорожного движения, наличия у него технической возможности предотвратить нарушение данных правил, а также причинно-следственной связи между нарушениями и наступившими (или) предполагаемыми последствиями.

Данный состав преступления является формальным – преступление считается завершенным с момента создания угрозы безопасной эксплуатации транспортных средств.

Ключевая проблема заключается в широкой и расплывчатой формулировке диспозиции статьи. Сложность проявляется в ситуациях, когда действия, хотя и потенциально опасные, не привели к реальным последствиям.

В таких случаях необходимо установить, достаточно ли самого факта угрозы или необходимо доказать, что водитель, грубо или безответственно нарушая правила дорожного движения, создает опасность для физической целостности или жизни другого человека или для чужих вещей, имеющих значительную стоимость.

Отсутствие четких критериев оценки степени угрозы приводит к субъективности в принятии решений и может привести к несоразмерно суровому наказанию за действия, которые по своей сути не представляют серьезной общественной опасности.

Необходимо учитывать, что действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств из хулиганских побуждений, могут также подпадать под другие составы преступлений или административных правонарушений.

Таким образом, ст. 267¹ УК РФ, безусловно, является важным инструментом обеспечения безопасности транспортной системы.

Однако для эффективного применения необходимо устранить существующие недостатки и проблемы, связанные с ее широкой трактовкой и неоднозначностью формулировок. В противном случае статья может превратиться из средства защиты от хулиганских угроз в инструмент излишней криминализации и необоснованного преследования.

В настоящее время правоприменителям представляется возможным применение ст. 267¹ УК РФ в случаях, когда действия лица квалифицируются как опасное вождение и совершены из хулиганских побуждений, но не повлекли последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ (тяжкий вред здоровью или смерть).

Полагаем, что для устранения пробелов в правоприменительной практике при совершении действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств на автомобильном транспорте, необходимо внести изменения в правовую конструкцию ст. 264 УК РФ, а фактическое применение ст. 267¹ УК РФ следует оставить в рамках замысла законодателя по отношению к эксплуатации иных видов транспорта.

Предлагается предусмотреть в ч. 2 ст. 264 УК РФ дополнительный квалифицирующий признак, изложив норму в следующей редакции: «совершено лицом, из хулиганских побуждений, выраженное в опасном вождении».

Предложенная формулировка является шагом в правильном направлении, однако для ее эффективного применения на практике требуются дополнительные уточнения и разработка механизмов реализации. Необходимо обеспечить однозначность и объективность определения понятия «опасное вождение» и критериев оценки степени угрозы.

Данная ситуация наглядно демонстрирует, каким образом даже незначительные ошибки юридической техники могут существенно исказить намерение законодателя и привести к результатам, отличным от тех, которые предполагались при создании правовой нормы, что подчеркивает важность тщательной проработки законодательных актов.

Список источников

1. МВК Совета Безопасности России по общественной безопасности одобрила проект Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Совет безопасности РФ: [сайт]. 11.09.2025. URL: <http://www.scrf.gov.ru/news/allnews/3859/> (дата обращения: 12.10.2025).
2. 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» // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 12.10.2025).
3. Отчеты по форме № 1-БДД «Об административных правонарушениях в области дорожного движения и лицах их совершивших» // Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.10.2025).
4. Постановление Правительства РФ от 30.05.2016 № 477 «О внесении изменения в правила дорожного движения Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 20.10.2025).
5. «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части установления административной ответственности за опасное вождение)» : Проект Федерального закона № 644297-8 от 10.06.2024 // Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации. URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/644297-8#bh_histras (дата обращения: 19.10.2025).
6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ [в ред. от 15.10.2025] // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954; 2012. № 30. Ст. 4172; 2023. № 1. Ст. 29; 2025. № 30. Ст. 4367.
7. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Проект Федерального закона № 572517-5 от 01.07.2011 // Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/572517-5/> (дата обращения: 19.10.2025).
8. Статистические сведения Судебного департамента при Верховном Суде РФ за 2017–2024 гг., представленные в отчете по форме № 10-а «Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений Уголовного кодекса Российской Федерации» // Судебный департамент при Верховном Суде РФ. URL: <http://www.cdep.ru/?id=79> (дата обращения: 08.10.2025).
9. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. М. : Проспект, 2018. 253 с.
10. Федеральный Закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [в ред. от 21.04.2025] // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 7. Ст. 837; № 33. Ст. 4985.
11. Харламов Д.Д. Дискуссионные вопросы квалификации хулиганства // Вестник Московского университета. Сер. 11: Право. 2022. № 6. С. 82–100.
12. Постановление Пленума Верховного суда РФ от 15.11.2007 № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений» (ред. 26.11.2024) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.10.2025).
13. Приговор Одинцовского городского суда Московской области от 22.07.2025 по делу № 1-592/2025 (УИД 50RS0031-01-2025-008730-66) // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 20.10.2025).
14. Стручков Н.А. Назначение наказания при совокупности преступлений. М., 1987. 172 с.
15. Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. М. : Юридическая литература, 1972. 352 с.
16. Сообщество Верховный Суд Республики Дагестан. URL: https://vk.com/publicvsrd?w=wall-218904563_530 (дата обращения: 22.10.2025).
17. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 25.06.2024) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 20.10.2025).
18. Решение Каспийского городского суда от 18 сентября 2024 г. по делу № 12-161/2024. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/NkkMJrAsZz6R/> (дата обращения: 20.10.2025).

References

1. Russian Federation, Russian Security Council. (2025) *MVK Soveta Bezopasnosti Rossii po obshchestvennoy bezopasnosti odobrila proekt Strategii povysheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiiskoy Federatsii* [The Interdepartmental Commission of the Russian Security Council on Public Safety Approved the Draft Strategy for Improving Road Traffic Safety in the Russian Federation]. 11th September. [Online] Available from: <http://www.scrf.gov.ru/news/allnews/3859/> (Accessed: 12th October 2025).
2. Russian Federation. (2025) *Ukaz Prezidenta RF ot 14.11.2025 № 841 "Ob utverzhenii Strategii povysheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiiskoy Federatsii na period do 2030 goda i na perspektivu do 2036 goda"* [Decree of the President of the Russian Federation No. 841 dated 14.11.2025, On the Approval of the Strategy for Improving Road Traffic Safety in the Russian Federation for the Period until 2030 and with a View to 2036]. [Online] Available from: SPS Konsul'tant plyus (Accessed: 12th October 2025).
3. Russian Federation. (n.d.) *Otchety po forme № 1-BDD "Ob administrativnykh pravonarusheniyakh v oblasti dorozhnogo dvizheniya i litsakh ikh sovershivshikh"* [Reports in Form No. 1-BDD "On Administrative Offenses in the Field of Road Traffic and Persons Who Committed Them"]. [Online] Available from: <http://stat.gibdd.ru/> (Accessed: 20th October 2025).

- Russian Federation. (2016) *Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 30.05.2016 № 477 "O vnesenii izmeneniya v pravila dorozhnogo dvizheniya Rossiyskoy Federatsii"* [Decree of the Government of the Russian Federation No. 477 dated 30.05.2016, On Amending the Road Traffic Rules of the Russian Federation]. [Online] Available from: SPS Konsultant plyus (Accessed: 20th October 2025).
- Russian Federation. (2024) *"O vnesenii izmeneniy v Kodeks Rossiyskoy Federatsii ob administrativnykh pravonarusheniyakh (v chasti ustanovleniya administrativnoy otvetstvennosti za opasnoe vozhenie)": Proekt Federal'nogo zakona № 644297-8 ot 10.06.2024* [On Amending the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation (Regarding the Establishment of Administrative Liability for Dangerous Driving): Draft Federal Law No. 644297-8 dated 10.06.2024]. [Online] Available from: https://sozd.duma.gov.ru/bill/644297-8#bh_histras (Accessed: 19th October 2025).
- Russian Federation. (1996, 2012, 2023, 2025) *Ugolovnyy kodeks Rossiyskoy Federatsii ot 13.06.1996 № 63-FZ* [v red. ot 15.10.2025] [Criminal Code of the Russian Federation No. 63-FZ dated 13.06.1996 (as amended on 15.10.2025)]. *Sobranie zakonodatel'stva RF. 1996, 25, Art. 2954; 2012, 30, Art. 4172; 2023, 1, Art. 29; 2025, 30, Art. 4367.*
- Russian Federation. (2011) *O vnesenii izmeneniy v Ugolovnyy kodeks Rossiyskoy Federatsii i stat'yu 151 Ugolovno-protsessual'nogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii. Proekt Federal'nogo zakona № 572517-5 ot 01.07.2011* [On Amending the Criminal Code of the Russian Federation and Article 151 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation: Draft Federal Law No. 572517-5 dated 01.07.2011]. [Online] Available from: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/572517-5> (Accessed: 19th October 2025).
- The Supreme Court of the Russian Federation. (n.d.) *Statisticheskie svedeniya Sudebnogo departamenta pri Verkhovnom Sude RF za 2017–2024 gg., predstavlennye v otchete po forme № 10-a "Otchet o chisle osuzhdennykh po vsem sostavam prestupleniy Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii* [Statistical Data of the Judicial Department at the Supreme Court of the Russian Federation for 2017–2024, Presented in Report Form No. 10-a "Report on the Number of Persons Convicted Under All Offenses of the Criminal Code of the Russian Federation"]. [Online] Available from: <http://www.cdep.ru/?id=79> (Accessed: 8th October 2025).
- Chuchayev, A.I. & Pozharskiy, A.Yu. (2018) *Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, kharakteristika* [Transport Crimes: Concept, Types, Characteristics]. Moscow: Prospekt.
- Russian Federation. (2007) *Federal'nyy Zakon ot 09.02.2007 № 16-FZ "O transportnoy bezopasnosti"* [v red. ot 21.04.2025] [Federal Law No. 16-FZ dated 09.02.2007 "On Transport Security" (as amended on 21.04.2025)]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii. 7, Art. 837; 33, Art. 4985.*
- Kharlamov, D.D. (2022) *Diskussionnye voprosy kvalifikatsii khuliganstva* [Debatable Issues of Qualifying Hooliganism]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 11. Pravo. 6. pp. 82–100.*
- Russian Federation. (2007) *Postanovleniya Plenuma Verkhovnogo suda RF ot 15.11.2007 № 45 "O sudebnoy praktike po ugolovnym delam o khuliganstve i inykh prestupleniyakh, sovershennykh iz khuliganskikh pobuzhdeniy (red. 26.11.2024)* [Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation No. 45 dated 15.11.2007, On Judicial Practice in Criminal Cases Concerning Hooliganism and Other Crimes Committed Out of Hooligan Motives (amended 26.11.2024)]. [Online] Available from: SPS KonsultantPlyus (Accessed: 20th October 2025).
- Russian Federation. (2025) *Prigovor Odintsovskogo gorodskogo suda Moskovskoy oblasti ot 22.07.2025 po delu № 1-592/2025 (UID 50RS0031-01-2025-008730-66)* [Judgment of the Odintsovo City Court of the Moscow Region dated 22.07.2025 in case No. 1-592/2025 (UID 50RS0031-01-2025-008730-66)]. [Online] Available from: KonsultantPlyus (Accessed: 20th October 2025).
- Struchkov, N.A. (1987) *Naznachenie nakazaniya pri sovokupnosti prestupleniy* [Imposing Punishment for the Aggregate of Crimes]. Moscow: [s.n.].
- Kudryavtsev, V.N. (1972) *Obshchaya teoriya kvalifikatsii prestupleniy* [General Theory of Crime Qualification]. Moscow: Yuridicheskaya literatura.
- The Supreme Court of the Republic of Dagestan*. [Online] Available from: https://vk.com/publicvrsd?w=wall-218904563_530 (Accessed: 22nd October 2025).
- Russian Federation. (2008) *Postanovlenie Plenuma Verkhovnogo Suda RF ot 09.12.2008 № 25 (red. ot 25.06.2024) "O sudebnoy praktike po delam o prestupleniyakh, svyazannykh s narusheniem pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv, a takzhe s ikh nepravomernym zavladeniem bez tseli khishcheniya"* [Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation No. 25 dated 09.12.2008 (as amended on 25.06.2024), On Judicial Practice in Cases of Crimes Related to Violation of Traffic Rules and Operation of Vehicles, as well as Their Unlawful Seizure Without Intent to Steal]. [Online] Available from: SPS KonsultantPlyus (Accessed: 20th October 2025).
- Russian Federation. (2024) *Reshenie Kaspyskogo gorodskogo suda ot 18 sentyabrya 2024 g. po delu № 12-161/2024* [Decision of the Caspian City Court dated 18 September 2024 in case No. 12-161/2024]. [Online] Available from: <https://sudact.ru/regular/doc/NkkMJrAsZz6R/> (Accessed: 20th October 2025).

Информация об авторах:

Дроздов И.С. – кандидат юридических наук, доцент кафедры прокурорского надзора за исполнением законов в оперативно-розыскной деятельности и участия прокурора в уголовном судопроизводстве Дальневосточного юридического института (Владивосток, Россия). E-mail: ig.drozdov@bk.ru

Федякова О.Е. – старший преподаватель кафедры общегуманитарных и социально-экономических дисциплин Дальневосточного юридического института (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации (Владивосток, Россия). E-mail: bloody_sky@mail.ru

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about the authors:

I.S. Drozdov, Cand. Sci. (Law), associate professor at the Department of Prosecutorial Supervision over Law Enforcement in Operational Search Activities and Prosecutor Participation in Criminal Proceedings, Far Eastern Law Institute (Vladivostok, Russian Federation). E-mail: ig.drozdov@bk.ru

O.E. Fedyakova, senior lecturer at the Department of General Humanities and Socio-Economic Disciplines, Far Eastern Law Institute (Branch) of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation (Vladivostok, Russian Federation). E-mail: bloody_sky@mail.ru

The authors declare no conflicts of interests.

*Статья поступила в редакцию 28.10.2025;
одобрена после рецензирования 05.12.2025; принята к публикации 19.12.2025.*

*The article was submitted 28.10.2025;
approved after reviewing 05.12.2025; accepted for publication 19.12.2025.*