

**ПРОЦЕСС ФОРМИРОВАНИЯ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ,
РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Шурыгин Максим Алексеевич

магистрант

СЗФ ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», г. Санкт-Петербург

Аннотация. Автор статьи исследовал основные исторические этапы формирования уголовно-правовых норм в области нарушения правил дорожного движения.

Ключевые слова: дорожное движение, преступление, общественно-опасные последствия, водитель, транспортное средство.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения исторически берет свое начало в середине 17века, тогда возникли первые нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Впервые появилась статья о транспортных преступлениях в Соборном уложении 1649 года: «А будет кто с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадыю ея стопчет и повалит, и тем ея обесчестит... тому, кто так учинит, за такое его дело учинити жестокое наказание, велеть его бити кнутом нещадно, да на нем же доправити той жене бесчестье и увечье вдвое, да его же вкинуть в тюрьму на три месяца. А будет от того его бою та жена и сама умрет, и его за дело самого казнить смертию». Умышленный наезд на людей считался способом убийства, и в зависимости от различных обстоятельств преступления применялись определённые виды наказаний. Другими словами, в 17 веке появился прообраз транспортных преступлений и первые принципы назначения наказаний.

Второй этап связан с принятием Декрета Народных Комиссаров «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям» от 10 июня 1920 года [1]. Появились специальные требования к номерным знакам, документам на право управления, регистрации транспортных средств, а также был определен круг субъектов в области нарушения правил дорожного движения. Это стало отправной точкой для развития советского законодательства в рассматриваемой сфере.

В Уголовном Кодексе РСФСР 1922 года появилась статья 218 о нарушении правил, охраняющих народное здоровье и публичный порядок, в ней нашла свое отражение ответственность за нарушения правил движения по железным дорогам и водным путям [2]. В дальнейшем были внесены изменения: в ст. 218 была добавлена ответственность за нарушения на сухопутных путях сообщения[3]. Впервые были определены все виды транспорта, исключая

трубопроводный, а также был обозначен объект транспортного преступления, а именно – общественная безопасность в сфере охраны порядка движения. Кроме того, статья 218 отсылала к специальным нормативным правовым актам, конкретизирующим правила движения подобно тому, как современный УК РФ отсылает к Правилам дорожного движения. Круг субъектов, подлежащих ответственности за рассматриваемое преступление, был расширен. Уголовно-правовая мысль развивалась быстрыми темпами, тем не менее, УК РСФСР в то время не стал эффективной системой, регулирующей ответственность за транспортные преступления.

В 1930-е гг. начался активный рост автомобильной промышленности, как следствие, движение по дорогам стало иметь более интенсивный характер. В рассматриваемый период допускалась аналогия уголовного закона, значит, к дорожно-транспортным преступлениям применялись статьи, регулирующие умышленное убийство или причинение телесных повреждений.

Важные изменения связаны с принятием УК РСФСР 1926 года, тогда возникло понятие «злостный характер преступления»[4]. По мнению Н.С. Алексеева, что злостность означает только умышленную вину в наступлении общественно-опасных последствий[5]. Б.А. Куринов, отмечает, что злостный характер определяется тем, что лицо осознает возможность наступления вредных последствий[6]. Думается, злостность напрямую связана с субъективной стороной состава преступления и зависит и от наличия объективных факторов, таких как превышения скорости.

В советское время субъектами уголовной ответственности были водители, управляющие транспортом в процессе трудовой деятельности (ст. 593Вв УК РСФСР 1926 г.), но позднее законодателем были выделены и частные лица. Правовые акты того времени не смогли решить основные проблемы регулирования. Дифференциация водителей на категории приводила к путанице на практике, но так или иначе, ст. 593ВУК РСФСР стала началом создания значимых норм в области регулирования транспортных преступлений [7].

Сложнейшим этапом развития норм об ответственности за нарушение правил дорожного движения стал период с 1960-х гг. до 1997 г. В 1960 году законодатель разработал новый Уголовный кодекс, в котором были определены следующие составы преступлений: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта (ст. 211), нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта (ст. 212), нарушение действующих на транспорте правил (ст. 213). По-прежнему водители делились на служащих и частных лиц. Важно отметить, что управление лицом в состоянии опьянения транспортным средством считалось уголовно-наказуемым деянием, если к этому водителю ранее (в течение года) применялось административное наказание за такое же деяние. В целом, законодательная мысль

начала движение в сторону индивидуализации наказания, что подтверждается наличием в УК РСФСР 1960 года разных видов наказаний за деяние в области нарушения ПДД.

С 1997 года начался следующий этап развития норм, регламентирующих ответственность за нарушение правил дорожного движения, который продолжается и сегодня. В процессе кодификации уголовных норм появилась специальная глава, охватывающая все преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (гл. 27 УК РФ). Законодатель ввел статью 264 УК РФ, направленную на решение вопроса о привлечении к ответственности лиц, нарушивших ПДД и причинивших опасные последствия. В Уголовном Кодексе РФ появилось указание на форму вины, что упростило правоприменительную практику в части разграничения смежных составов преступлений. Санкции в виде исправительных работ и штрафа ушли из нового Кодекса, подлежащими применению остались: лишение свободы, ограничение свободы, арест с лишением права управления или без него. В это время начался активный рост в области автомобильной промышленности, законодатель начал уделять внимание проблемам причинения материального дорожными происшествиями. Тогда причинение крупного материального ущерба нарушением ПДД перешло в перечень административных правонарушений[8]. Также в КоАП с 2003 года перешло деяние в области дорожного движения с опасным последствием в виде причинение вреда здоровью средней тяжести. Полагаем, уголовный закон становился более гуманным, так как некоторые деяния были декриминализованы.

Реформа 2009 года кардинально изменила ст. 264 УК РФ, но и по настоящее время Уголовный Кодекс РФ претерпевает изменения. Исторический анализ проблемы обеспечения безопасности дорожного движения позволил сделать следующие выводы:

- 1) Деяние, направленное на нарушение правил дорожного движения, не сразу было отграничено от других видов преступлений в уголовном законодательстве.
- 2) В советское время уголовная ответственность дифференцировалась в зависимости от категории водителей, учитывались также состояние опьянения и характер общественно-опасных последствий.
- 3) Некоторые деяния из преступлений перешли в разряд административных правонарушений.
- 4) В период повышения автомобилизации, как следствие, усилилась уголовно-правовая репрессия за транспортные преступления.
- 6) В современном Уголовном Кодексе РФ появился квалифицирующий признак преступления – нахождение водителя в состоянии опьянения.

Список литературы:

1. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л., 1957. С. 102.
2. Декрет СНК РСФСР от 10.06.1920 «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям»
URL:<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=17914#036471705598600757> – СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.03.2020).
3. Жулев В. И. Некоторые вопросы квалификации преступных нарушений правил движения на автотранспорте. М., 2001. С. 73.
4. Жулев В. И. Транспортные преступления. М., 2001. С. 44.
5. Куринов, Б. А. Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте / Б. А. Куринов. – М., 1957.
6. Трайнин, А. Н. Общее учение о составе преступления / А. Н. Трайнин. – М., 1957.
7. Уголовный Кодекс РСФСР 1922 г. URL:
[https://ru.wikisource.org/wiki/Уголовный_кодекс_РСФСР_\(1922\)](https://ru.wikisource.org/wiki/Уголовный_кодекс_РСФСР_(1922)) (дата обращения 20.03.2020).
8. Уголовный Кодекс РСФСР 1926 г. URL:
https://ru.wikisource.org/wiki/Уголовный_кодекс_РСФСР_1926_года/Редакция_05.03.1926 (дата обращения: 20.03.2020).