

О. В. Безрукова

*кандидат юридических наук, доцент, кафедра уголовного права
Пензенский государственный университет, г. Пенза, Российская Федерация*

Н. М. Матюшин

магистрант

Институт международного права и экономики им. А.С. Грибоедова, г. Москва, Российская Федерация

РАЗВИТИЕ ИНСТИТУТА УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИИ

Аннотация. Статья посвящена анализу развития норм, предусматривающих уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в России в ретроспективе. Изучены и указаны, какие именно нормы регулировали уголовную ответственности за указанное преступление в постимператорской, советской и современной России. Проведен сравнительный анализ данных норм, выявлены общие закономерности построения норм. Отдельный акцент сделан на различиях, а именно диспозиции и санкции нормы. Особое внимание автор уделяет анализу изменения нормы ст. 264 действующего Уголовного кодекса, указывает какие именно и когда были внесены изменения, обосновывая необходимость внесения данных изменений в статью. Автор приходит к выводу, что нормы, уголовное законодательство в сфере охраны безопасности дорожного движения в нашей стране развивалось симметрично развитию уровню и состоянию безопасности дорожного движения в стране. В настоящее время данная норма не является статичной, и законодатель изменяет ее, учитывая при этом все изменения общественной жизни и динамику преступности в данном сегменте.

Ключевые слова: транспортное средство, нарушение правил дорожного движения, ДТП, уголовная ответственность.

O. V. Bezrukova

*Candidate of law, associate professor, department of Criminal Law
Penza State University, Penza, the Russian Federation*

N. M. Matyushin

Master student

Institute of International Law and Economy named after A.S. Griboyedov, Moscow, the Russian Federation

DEVELOPMENT OF THE INSTITUTE OF CRIMINAL LIABILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC RULES AND OPERATION OF VEHICLES IN RUSSIA

Abstract. The article is devoted to the analysis of the development of norms providing for criminal liability for violation of traffic rules or operation of vehicles in Russia in retrospect. Criminal acts in post-imperial, Soviet and modern Russia. A comparative analysis of these norms has been carried out, and general patterns of the construction of norms have been revealed. Separate emphasis is placed on the differences. The author pays special attention to the analysis of 264 of the current Criminal Code, indicating the need for changes to the article. The author concludes that the norms and criminal legislation in the field of road safety in our country developed symmetrically to the development of the level and state of road safety in the country. Currently, this provision is not static, and the legislator changes it, taking into account all the changes in public life and the dynamics of crime in this segment.

Key words: vehicle, traffic rules violation, road accident, criminal liability.

Жизнь современного общества невозможно представить без транспорта: воздушного, железнодорожного, водного и наземного. История развития автомобильного транспорта берет свое начало в конце XVIII – начале XIX вв. (1768 г. – создание паросиловой машины и 1806 г. – создание машины с двигателем внутреннего сгорания). Данное изобретение произвело переворот в обществе. Но любое явление и событие не может иметь только положительные или отрицательные черты. Повысилась мобильность общества. Однако с последующим развитием автотранспорта и увеличением количества транспортных средств значительно увеличилось и количество аварий с участием этих транспортных средств и других участников движения. Перед обществом возник закономерный вопрос регламентации правил передвижения на автомобилях и на других средствах передвижения. Однако первоначально правовые акты регулировали не конкретно правила движения механических транспортных средств, а регулировали движение в целом, охватывая и правила передвижения морского транспорта, гужевых повозок и прочее.

Первым источником, регулирующим правила движения в постимператорской России, является Постановление Автомобильного совета Центральной автосекции ВСНХ от 10 июня 1918 г. «О пользовании автомобилями и мотоциклами и порядке дорожного движения по городу Москве и окрестностям». Данный документ обладал комплексным характером, помимо правил и ограничений по движению этим документом также регламентировался учет свидетельств на право вождения, регулировалось членство работников автотранспорта, устанавливалось административное наказание. Однако данный акт имел локальный характер и распространялся на ограниченную территорию – на Москву, а не на всю страну.

Дальнейшее развитие происходит в связи с введением Постановления Московского Совета от 28 мая 1920 г. «Об урегулировании автомобильного движения по городу Москве» [1]. В данном документе уже более детально регулировались правила движения.

Однако низкая автомобилизация страны – 6621 автомобилей и 1421 мотоциклов – и как следствие низкий уровень ДТП не обуславливали необходимость охраны безопасности дорожного движения в рамках уголовного права. Уголовная ответственность существовала лишь за нарушения правил движения на железнодорожном и водном транспорте, т.к. данные виды транспорта были уже развиты в нашей стране и активно использовались. Однако ни Уголовный кодекс 1922 г., ни Уголовный кодекс 1926 г. не содержал нормы, даже отдаленно напоминающей норму ст. 264 действующего Уголовного кодекса.

Только в 1960 г. в связи с введением нового Уголовного кодекса, необходимость которого вызвана масштабными обновлениями в жизни общества того периода в целом и законодательства в частности, появился прообраз ст. 264 УК РФ: ст. 211 – 213 УК РСФСР 1960 [11].

В первоначальной редакции данный кодекс содержал три самостоятельных статьи, охраняющих безопасность дорожного движения: ст. 211 – Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта, ст. 212 – Нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта, ст. 213 – Нарушение действующих на транспорте правил. Основой деления статьи 211 и 212 является субъект преступления – работник или не работник автотранспорта. Однако в рамках состава данные статьи отличались лишь в одном признаке объективной стороны: в случае причинения имущественного ущерба работником автотранспорта уголовная ответственность наступала, а в случае совершения данного преступления не работником – нет. Размер и вид наказаний практически тождествен, за исключением того, что к работнику мог быть назначен ещё и штраф. Выделение работника автотранспорта в статусе специального субъекта преступления объясняется самим статусом работника – это лицо, которое профессионально

выполняет водительские функции, а, следовательно, несет повышенную ответственность за свои действия.

Статья 213 УК РСФСР предусматривала ответственность за нарушение правил на транспорте, но никак не дифференцировалась в зависимости от вида транспорта. Из формулировки статьи невозможно сделать вывод о применении данной статьи только к автомобильному транспорту или ко всем видам транспорта в целом. Невозможно обозначить и круг предметов данного преступления.

В дальнейшем данные составы претерпели значительные изменения и на момент последней действующей редакции УК РСФСР 1960 г. были объединены в единый состав – ст. 211 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами».

Сама статья предусматривала три самостоятельных состава. Критерием разграничения являлась степень общественно опасных последствий.

Так, первый состав квалифицировался в случае причинения потерпевшему менее тяжкого телесного повреждения, которое определялось, как повреждение, не опасное для жизни и не причинившее последствий в виде потери зрения, слуха или какого-либо органа либо утрату органом его функций, душевную болезнь или иное расстройство здоровья, но вызвавшее длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату трудоспособности менее чем на одну треть. Данной вред здоровью аналогичен вреду здоровью, определенному ст. 112 УК РФ – вред здоровью средней тяжести.

Таким образом, советское законодательство причиненный вред считало более общественно опасным деянием, чем современное уголовное право, и предусматривало в случае наступления последствий в виде «менее тяжкого повреждения» уголовную ответственность. В России ответственность за аналогичные действия установлена в рамках административного права – ст. 12.24 КоАП.

Второй состав предусматривал ответственность за наступление последствий в виде смерти потерпевшего или причинение ему тяжкого телесного повреждения.

Законодатель не дифференцировал ответственность в зависимости от причиненного вреда: за причинение тяжкого вреда и за причинение смерти наказание назначалось в пределах одной санкции, следовательно, сложно говорить о соразмерности наказания за совершенные действия.

Третий состав предусматривал ответственность за гибель нескольких лиц вследствие нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Данный состав аналогичен ч. 5 ст. 264 УК РФ, но имеет несколько другую формулировку: «гибель нескольких лиц» вместо «смерть двух или более лиц».

Уголовный кодекс РСФСР не имел составов с таким квалифицирующим признаком, как состояние опьянения.

По отношению к наступившим последствиям преступления вина выражается в форме неосторожности. Данное обстоятельство является критерием отграничения рассматриваемого преступления от преступлений против личности.

Уголовный кодекс РСФСР оговорки о форме вины к наступившим последствиям не имел, следовательно, преступление могло быть совершено как по неосторожности, так и с прямым или косвенным умыслом. Однако данное «неуказание» на форму вины было характерно для многих статей Особенной части УК РСФСР 1960 г.

Ответственность за совершение анализируемого преступления в РСФСР была в значительной мере строже. Так, в случае причинения тяжкого телесного повреждения, смерти, гибели нескольких лиц, ответственность наступала только в виде лишения свободы на определенный срок:

- до 10 лет - в случае причинения тяжкого телесного повреждения или смерти;
- от 3 до 15 лет - в случае гибели нескольких лиц.

Действующий Уголовный кодекс определяет максимальный срок лишения свободы за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств:

- ч. 1 – до 2 лет
- ч. 3 – до 5 лет;
- ч. 5 – до 7 лет.
- при наличии отягчающего обстоятельства максимальный срок составляет 4,7 и 9 лет соответственно.

Из данных цифр можно сделать вывод, что уголовная ответственность в России за анализируемое преступление существенно ниже, чем в РСФСР, и кроме того предусматривает иные виды наказания: ограничение свободы, принудительные работы, арест. Однако применение последних двух видов наказания в настоящее время не реализуется.

Фактически данный состав был прообразом действующего состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

С момента введения в действие нового Уголовного кодекса 1996 года в статью 264 УК РФ было внесено 9 изменений. Рассмотрим их подробнее.

Первое изменение было внесено в 1998 г. – был исключен такой признак, как материальный ущерб. Законодатель счел несоразмерным причинение материального вреда в результате ДТП последствиям судимости в рамках ответственности за данный состав [7].

Второе изменение произошло в 2003 г. – такой признак, как причинение вреда средней тяжести, был декриминализован, и ответственность за данное деяние перешла в рамки административного права [8].

Третье изменение было внесено в 2009 г. – введено три состава с таким квалифицирующим признаком, как состояние опьянения, ответственность за которые была значительно строже. Вызвано данное изменение увеличением количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения [10].

Четвертое изменение было внесено в 2010 г., в соответствии с ним снижена верхняя граница срока ареста с 5 до 3 лет [2].

Пятое изменение произошло в 2011 г. Изменения опять коснулись санкции статьи – исключили указание на нижнюю границу срока ареста, фактически снизив её до минимального – 1 месяц, вместо ранее установленных 3 месяцев [6].

Шестое изменение, внесенное в конце 2011 г., связано с введением нового вида наказания – принудительные работы. Данное изменение обусловлено общим изменением законодательства и введением данного вида наказания в действие. Однако даже спустя 6 лет данное наказание фактически является «мертвым» и на практике не применяется ввиду отсутствия условий для его исполнения [5].

Седьмое изменение внесено в 2015 г. Обусловлено данное изменение совершенствованием юридической техники. Из статьи исключено наказание в виде «лишения права управлять транспортным средством» ввиду того, что в рамках статьи 44 данного вида наказания не существует, а значит, оно неправомерно. Теперь применяется наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, а уже в приговоре суда конкретизируется, какого именно права лишается осужденный. Санкция 6 ст. 264 УК РФ теперь предусматривает альтернативный вид наказания – лишение свободы с обозначением нижней и верхней границы, 4 и 9 лет соответственно. Изменения коснулись также круга предметов данного преступления, и теперь в соответствии с Примечанием 1 он был расширен. В соответствии с Примечанием 2 определены правила установления состояния опьянения лица, управляющим транспортным средством. Данные примечания распространяются и на нововведенный состав ст. 264.1 УК РФ [3].

Восьмое изменение было внесено в 2016 г. и коснулось примечания 2 – изменилась формулировка «состояния опьянения», которая была приведена в соответствии со статьей 23 УК РФ [4].

Последнее девятое изменение вступило в действие 23 апреля 2019 г. с момента опубликования Федерального закона № 65-ФЗ «О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» [9]. В соответствии с данным законом в ч. 2, 4 и 6 в качестве самостоятельного квалифицирующего признака законодатель выделил «оставление места совершения преступления». Данное изменение обусловлено принятием Постановления КС РФ от 25.04.2018 г. № 17-П, в котором указано, что примечание 2 ст. 264 УК РФ не соответствует Конституции, а именно лица, управлявшие ТС и скрывшиеся с места ДТП, и в этой связи не прошедшие освидетельствование на состояние опьянения, находятся в преимущественном положении по отношению к тем лицам, в отношении которых факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ надлежащим образом установлен, либо которые не выполнили законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Как следствие, сокрытие с места преступления может влиять на квалификацию преступления на менее тяжкое, чем было совершено.

Таким образом, можно сделать вывод, что уголовное законодательство в сфере охраны безопасности дорожного движения в нашей стране развивалось симметрично развитию уровню и состоянию безопасности дорожного движения в стране. В настоящее время данная норма не является статичной, и законодатель изменяет ее, учитывая при этом все изменения общественной жизни и динамику преступности в данном сегменте.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ищенко Е.П. Смертельно опасная триада, или Всё о дорожной безопасности / Е.П. Ищенко. — М. : Проспект, 2017. — 368 с.
2. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с введением в действие положений Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-исполнительного кодекса Российской Федерации о наказании в виде ограничения свободы: федер. закон от 27.12. 2009 № 377-ФЗ / Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/12171978/> (дата обращения: 19.04.2019).
3. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: федер. закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ 420 / Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/70833218/> (дата обращения: 20.04.2019).
4. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации в части конкретизации понятия «состояние опьянения»: федер. закон от 3.07.2016 № 328-ФЗ / Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/71435382/> (дата обращения: 22.04.2019).
5. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон от 7.12.2011 № 420 / Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/70103074/> (дата обращения: 21.04.2019).
6. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 7.03.2011 № 26-ФЗ/ Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/12183506/> (дата обращения: 20.04.2019).
7. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 25.06.1998 № 92-ФЗ / Правовой Сервер КонсультантПлюс, www.consultant.ru [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19123/ (дата обращения: 16.04.2019).

8. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 8.12.2003 № 162-ФЗ / Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/12133485/> (дата обращения: 17.04.2019).

9. О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации: федер. закон от 23.04.2019 № 65-ФЗ / Правовой Сервер КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_323230/ (дата обращения: 25.04.2019).

10. О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации: федер. закон от 13.02.2009 № 20-ФЗ / Правовой Сервер КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_84893/ (дата обращения: 16.04.2019).

11. Об утверждении Уголовного кодекса РСФСР: закон РСФСР от 27.10.1960 (прекратил действие) / Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/10107063/> (дата обращения: 22.04.2019).

REFERENCES

1. Ishchenko E.P. *Smertel'no opasnaia triada, ili Vse o dorozhnoi bezopasnosti* [Deadly triad, or All about road safety]. Moscow, Prospekt Publ., 2017, 368 p.

2. *O vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii v sviazi s vvedeniem v deistvie polozhenii Ugolovnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii i Ugolovno-ispolnitel'nogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii o nakazanii v vide ogranicheniia svobody: feder. zakon ot 27.12.2009 № 377-FZ* (On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation in connection with the introduction into force of the provisions of the Criminal Code of the Russian Federation and the Federal Executive Code of the Russian Federation on punishment in the form of restriction of liberty: the federal law of 27.12.2009 no. 377-FZ). Available at: <https://base.garant.ru/12171978/> (accessed 19.04.2019).

3. *O vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii po voprosu usileniia otvetstvennosti za sovershenie pravonarushenii v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniia: feder. zakon ot 31.12.2014 № 528-FZ 420* (On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation on Strengthening Liability for the Commission of Offences in the Field of Road Traffic Safety: the federal law of 31.12.2014 no. 528-FZ 420). Available at: <https://base.garant.ru/70833218/> (accessed 20.04.2019).

4. *O vnesenii izmenenii v Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii v chasti konkre-tizatsii poniatii «sostoianie op'ianeniia»: feder. zakon ot 3.07.2016 № 328-FZ* (On Amendments to the Criminal Code of the Russian Federation in Terms of Specifying the Concept of "The State of Intoxication": the federal law no. 328-FZ of 3.07.2016). Available at: <https://base.garant.ru/71435382/> (accessed 22.04.2019).

5. *O vnesenii izmenenii v Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii i ot del'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon ot 7.12.2011 № 420* (On Amendments to the Criminal Code of the Russian Federation and Certain Legislative Acts of the Russian Federation: the federal law no. 420 of 7.12.2011). Available at: <https://base.garant.ru/70103074/> (accessed 21.04.2019).

6. *O vnesenii izmenenii v Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon ot 7.03.2011 № 26-FZ* (On Amendments to the Criminal Code of the Russian Federation: the federal law of 7.03.2011 no. 26-ФЗ). Available at: <https://base.garant.ru/12183506/> (accessed 20.04.2019).

7. *O vnesenii izmenenii i dopolnenii v Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon ot 25.06.1998 № 92-FZ* (On modification and additions in the Criminal Code of the Russian Federation: the federal law of 25.06.1998 no. 92-FZ). Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19123/ (accessed 16.04.2019).

8. *O vnesenii izmenenii i dopolnenii v Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon ot 8.12.2003 № 162-FZ* (On Amendments and Additions to the Criminal Code of the Russian Federation: the federal law of 8.12.2003 no. 162- FZ). Available at: <https://base.garant.ru/12133485/> (accessed 17.04.2019).

9. *O vnesenii izmenenii v stat'i 264 i 264.1 Ugolovnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon ot 23.04.2019 № 65-FZ* (On Amendments to Articles 264 and 264.1 of the Criminal

Code of the Russian Federation: the federal law no. 65-FZ of 23.04.2019). Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_323230/ (accessed 25.04.2019).

10. *O vnesenii izmeneniia v stat'iu 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon ot 13.02.2009 № 20-FZ* (On Amending Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation: the federal law no. 20-FZ of 13.02.2009). Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_84893/ (accessed 16.04.2019).

11. *Ob utverzhdenii Ugolovnogo kodeksa RSFSR: zakon RSFSR ot 27.10.1960 (prekratil deistvie)* (On Approval of the Criminal Code of the RSFSR: the law of the RSFSR of 27.10.1960 (terminated)). Available at: <https://base.garant.ru/10107063/> (accessed 22.04.2019).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Безрукова Олеся Владимировна — кандидат юридических наук, доцент, кафедра уголовного права, Пензенский государственный университет, 440026, г. Пенза, ул. Красная 40, Российская Федерация, e-mail: olesia_8013-10@mail.ru.

Матюшин Никита Михайлович — магистрант, Институт международного права и экономики им. А.С. Грибоедова, 111024, г. Москва, шоссе Энтузиастов 21, Российская Федерация, e-mail: fonya444@gmail.com.

AUTHORS

Bezrukova Olesya Vladimirovna — Candidate of law, associate professor, department of Criminal Law, Penza State University, 40 Krasnaya Street, Penza, 440026, the Russian Federation, e-mail: olesia_8013-10@mail.ru.

Matyushin Nikita Mikhailovich — Master student, Institute of International Law and Economy named after A.S. Griboyedov, 21 Entuziastov Highway, Moscow, 111024, the Russian Federation, e-mail: fonya444@gmail.com.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ СТАТЬИ

Безрукова О.В. Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств в России / О.В. Безрукова, Н.М. Матюшин // Электронный научный журнал «Наука. Общество. Государство». — 2019. — Т. 7, № 2 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://esj.pnzgu.ru>.

BIBLIOGRAPHIC DESCRIPTION

Bezrukova O. V., Matyushin N. M. Development of the institute of criminal liability for violation of traffic rules and operation of vehicles in Russia. *Electronic scientific journal «Science. Society. State»*, 2019, vol. 7, no. 2, available at: <http://esj.pnzgu.ru> (In Russian).