

Варзова Олеся Александровна

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Уголовное право, криминология, уголовно-исполнительное право

**Генезис российского законодательства об уголовной ответственности
за преступления в сфере дорожного движения**

Аннотация. В статье рассмотрены теоретические вопросы, касающиеся возникновения и развития отечественного уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. На основании выполненного исследования обоснован вывод о моменте зарождения нормативно-правовой регламентации отношений, возникающих в названной сфере деятельности.

Ключевые слова: уголовная ответственность, уголовно-правовая квалификация, уголовное наказание, участник дорожного движения, транспортное средство, правила дорожного движения.

Российское законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения имеет достаточно длительную историю своего развития: по результатам изучения нормативных правовых актов прошлых лет можно с уверенностью сказать, что государство постоянно предусматривало ряд нормативных положений, определяющих необходимость соблюдения правил дорожного движения. Конечно, изначально небольшое количество используемых населением транспортных средств не требовало нормативного регулирования указанных вопросов, однако постепенное и существенное увеличение интенсивности транспортных перевозок обусловило законодательную регламентацию правоотношений в этой сфере. В частности, необходимость в нормативных положениях, определяющих порядок движения

на дорогах, возникла по причине развития и распространения гужевого транспорта.

Впервые уголовная ответственность за совершение дорожных правонарушений была предусмотрена принятым в период правления государя Алексея Михайловича Соборным уложением 1649 года, который включал в себя закон об использовании почтового тракта [9, с. 94]. Необходимость принятия такого закона обуславливалась потребностью установления определенных требований к возницам и тем самым способствуя более интенсивному преодолению гужевым транспортом больших расстояний.

Положениями главы IX «О мытах и о перевозах, и о мостах» Соборного уложения 1649 года устанавливалась гражданская ответственность за несоблюдение требований по содержанию дорог, создание ограничений на дорогах, например таких, как «простой, задержание и мешканье». По сути, данный свод законов можно рассматривать в качестве правового акта, которым впервые были регламентированы правила дорожного движения.

Соборное уложение 1649 года предусматривало отягчающие и смягчающие обстоятельства, которые учитывались при назначении виновному наказания; причем состояние опьянения рассматривалось в качестве отягчающего обстоятельства. Так, например, всадник, который в состоянии опьянения сбил лошадью, умышленно или «с похвалой» над «чьей женой», должен быть подвергнут беспощадной порке, тюремному заключению на три месяца, если в результате такого удара «ея обесчестит, или ея тем боем изувечит» или если это приведет к прерыванию беременности или рождению мертвого младенца» [10, с. 256].

В случае, если указанное столкновение приводило к гибели женщины, то виновный подвергался смертной казни. Вместе с тем в названном Соборном уложении отмечалось, что если смерть человека, пострадавшего от наезда лошади, произошла не по вине всадника, то всадник не подлежит наказанию.

Принятое в 1845 году «Уложение о наказаниях уголовных и исправительных» предусматривало ответственность не только за дорожно-

транспортные происшествия, приведшие к несчастным случаям, но и за различные повреждения на дорогах [2, с. 170].

Развитие в стране транспортной отрасли обусловило принятие правовых актов, более детально регламентирующих правила перевозки, в связи с чем в 1861 году в Петербурге создали специальную комиссию, результатом работы которой стал проект Свода правил извозничьего промысла.

В рамках дальнейшего упорядочения дорожного движения и снижения количества аварий, в том числе с участием различных видов транспорта, а также в целях повышения эффективности реализуемых мер воздействия по отношению к нарушителям законодатель расширил перечень наказаний, включив в него штрафы. Их применение осуществлялось на основании составленного протокола по факту имевшего место нарушения.

Существенное развитие нормативно-правовой базы в области организации дорожного движения произошло в XIX веке по причине создания и распространения автомобильного транспорта, представлявшего повышенную опасность для пешеходов, что в свою очередь обусловило необходимость совершенствования уголовного законодательства. Положения, устанавливающие соответствующий вид ответственности за допущенные нарушения правил дорожного движения, были подробно изложены в Уставе о наказаниях 1864 года; решения об определении виновным уголовных наказаний принимались мировыми судьями.

В качестве важных нормативных правовых актов, регламентирующих основания и порядок определения ответственности за нарушения правил дорожного движения следует назвать Уголовное уложение 1903 года [5], распоряжение Петербургской управы 1895 г. «О регистрации «бензиновых механических самокатов» [8], а также принятые в 1910 году «Технические правила о движении автомобилей по дорогам общего пользования» [7, с. 400]. В этой связи необходимо отметить, что Технические правила предусматривали классификацию всех правонарушений на совершенные лицами, находящимися

на службе, начальствующим составом обслуживающих служб, пассажирами и другими лицами.

Несмотря на то, что в России первый отечественный автомобиль был создан в 1910 году, в стране длительное время не существовало закона, регулирующего движение этого вида транспорта. Только 16 июня 1920 года был издан Декрет «Об автодвижении по городу Москве и его окрестностям» [3].

Российское уголовное законодательство первых лет Советской власти (Уголовные кодексы РСФСР 1922 и 1926 годов) транспортные преступления связывали с правонарушениями экономическими или направленными против личности, когда человеку был причинен вред или наступала смерть, а нарушение правил дорожного движения на улицах и дорогах считалось государственным преступлением и квалифицировалось по ст. 59.3 УК РСФСР.

Основы уголовного законодательства СССР 1958 года не предусматривали уголовной ответственности за совершение дорожно-транспортных происшествий; каких-либо иных соответствующего уровня нормативных правовых актов, предусматривающих ответственность за нарушения правил дорожного движения, в стране не существовало [4].

27 октября 1960 был принят УК РСФСР, в котором содержались положения, предусматривающие уголовную ответственность работников автотранспорта (ст. 211 УК РСФСР) и водителей, выступающих в качестве частных лиц (ст. 212 УК РСФСР).

11 января 1960 года в законную силу вступили единые «Правила дорожного движения по улицам и дорогам СССР», что повлекло за собой существенные изменения как в теории уголовного права, так и в регламентации уголовной ответственности за правонарушения указанной категории [6]. В частности, уголовным законодательством РСФСР предусматривалась ответственность за управление автомобилями в состоянии опьянения; она применялась независимо от наступления или не наступления тяжких последствий в результате такого деяния. Привлекая к ответственности по ст.

211 УК РСФСР, достаточно было установить факт управления автомобилем лицом, находившимся в состоянии алкогольного опьянения и лишенным права управления автомобилями за такие нарушения, или вообще не имевшим водительских прав, допустившим управление автомобилем в состоянии опьянения повторно в течение года.

Современное российское уголовное законодательство, предусматривающее ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, сформировалось в результате эволюции ранее действовавших в стране уголовных законов и с учетом реализации государством уголовной политики. При этом оно продолжает динамично развиваться: с момента вступления УК РФ в законную силу в диспозицию ст. 264 УК РФ неоднократно вносились поправки и дополнения, в частности в 2022 г. законодателем были регламентированы новые квалифицирующие признаки указанного преступления [1].

Подводя итог проведенному исследованию, можно констатировать следующее: впервые регламентация и систематизация правил дорожного движения в России была предпринята в период царствования Алексея Михайловича. Принятым в 1900 году законом устанавливались достаточно четкие правила дорожного движения и технические требования, которым должно отвечать транспортное средство. В то же время необходимо отметить, что на тот период времени сформировать качественное законодательство в сфере безопасности дорожного движения практически не представлялось возможным вследствие отсутствия автомобильного транспорта.

Литература

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 24.09.2022) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 08.10.2022).

2. Бытко Ю.И., Бытко С.Ю. Сборник нормативных актов по уголовному праву России X-XX веков. Саратов: Научная книга, 2006.

3. Декрет СНК РСФСР от 10.06.1920 «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» // СУ РСФСР. 1920. № 57. Ст. 251 (утратил силу).

4. Закон СССР от 25.12.1958 (ред. от 08.04.1989) «Об утверждении Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик» // Ведомости ВС СССР. 1959. № 1. Ст. 6 (утратил силу).

5. Новое уголовное уложение, высочайше утвержденное 22 марта 1903 г. С приложением Именного Высочайшего Указа и мнения Государственного Совета. СПб., 1903.

6. Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР (утв. Приказом МВД СССР от 11.01.1960 № 25). Минск: Звезда, 1961 (утратили силу).

7. Российское законодательство X-XX веков: Судебная реформа. В 9 т. / Под общ. ред. О.И. Чистякова. Т. 8. М., 1991.

8. Сборник действующих циркуляров, распоряжений и разъяснений по Уголовному праву внутренними водными путями и шоссейными дорогами по 1 января 1915 г. Петроград, 1915.

9. Соборное уложение 1649 г. Глава IX «О мытах и о перевозах, и о мостах» / Под ред. М.Н. Тихомирова, П.П. Епифанова. М.: Изд-во Московского ун-та, 1961.

10. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: Монография. М.: Проспект, 2019.