

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ В СФЕРЕ ЗАКОНОТВОРЧЕСТВА В ОТНОШЕНИИ СТАТЬИ 268 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РФ: ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

© 2022 **Шпак Анастасия Александровна**

магистрант Юридической школы
Дальневосточный федеральный университет, Россия, Владивосток
E-mail: anastasiya-shpak98@mail.ru

© 2022 **Шахова Анастасия Максимовна**

магистрант Юридической школы
Дальневосточный федеральный университет, Россия, Владивосток
E-mail: nastiaaleshk@mail.ru

© 2022 **Шахов Никита Владимирович**

магистрант Юридической школы
Дальневосточный федеральный университет, Россия, Владивосток
E-mail: shahovnik@mail.ru

Современная жизнь немыслима без использования транспортных средств. Вместе с тем появление «чудо-техники» приводит и к новым опасностям для жизни и здоровья человека. Небрежное отношение к правилам безопасности движения или эксплуатации транспортных средств либо их умышленное нарушение может привести к самым плачевным последствиями – гибели людей. При этом опасные последствия при использовании транспорта наступают не только в результате действий (бездействия) лиц, управляющих транспортными средствами, но и по вине самих пассажиров или пешеходов, а также иных участников движения. Объектом исследования является уголовно-правовая политика в России в сфере законотворчества, предмет – уголовно-правовая политика в сфере нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Исследование можно использовать как юристам-теоретикам, так и юристам-практикам.

Ключевые слова: транспорт, уголовная политика, законотворчество, историческое развитие, динамика изменений.

Статистика демонстрирует нам неутешительные результаты относительно состояния безопасности дорожного движения. За 2020 год в результате дорожно-транспортных происшествий в Приморском крае погиб 231 человек, что составляет 1,4% от общего количества погибших в ДТП по России, 3 131 человек получили ранение, что составляет 1,7% от общего количества по России [1].

Однако, справедливости ради, следует отметить, что исследуемая нами статья 268 УК РФ не является «популярной», о чем свидетельствуют следующие статистические наблюдения.

Так, согласно статистическим данным, подготовленным Судебным департаментом при Верховном суде, количество осужденных в 2020 году за совершение преступления, предусмотренного статьей 268 УК РФ (по всем частям), составило всего 16 человек. При этом количество осужденных

в этом же году по схожему составу преступления, предусмотренному в статье 264 УК РФ (только по части 1) составило 3 299 человек [2].

Рассмотрим развитие уголовно-правовой политики с первоначальной редакции. Первоначальная редакция статьи 268 УК РФ имела следующий вид:

«Статья 268. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта

1. Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 настоящего Кодекса) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок от двух до четырех месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на тот же срок.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы на срок от четырех до восьми лет.».

В 2003 году федеральным законом от 08.12.2003 № 162-ФЗ в диспозицию части 1 анализируемой статьи было внесено изменение – исключено причинение средней тяжести вреда здоровью человека как одно из последствий нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорт [3].

Указанное изменение является проявлением декриминализации, поскольку в результате исключения последствия в виде причинения средней тяжести вреда здоровью человека сужаются основания для привлечения лица к уголовной ответственности – указанное деяние не образует состав преступления.

В юридической литературе указанное изменение оценивается как ошибочное, так как не имеет достаточного обоснования [4]. Более того специалисты уголовного права указывают на то, что данное изменение не учитывает возможный кумулятивный (накапливаемый) эффект, возникающий при неправильной эксплуатации транспорта, когда вред здоровью средней тяжести причиняется большому количеству людей [5].

Например, нарушение правил безопасности движения при перевозке пассажиров на поезде или автобусе (не водителем) может причинить средней тяжести вред здоровью десяткам людей. При этом указанное деяние не образует состав преступления, предусмотренного статьей 268 УК РФ.

Указанным федеральным законом также было внесено изменение в санкцию части 3 статьи 268 УК РФ – в результате депенализации в относительно-определенной санкции в виде лишения свободы с минимальным и максимальным пределами от 4 до 8 лет исключен минимальный 4-х годичный предел и снижен максимальный 8-летний предел до 7-летнего.

В 2009 году федеральным законом от 27.12.2009 № 377-ФЗ законодатель депенализировал санкцию части 2 статьи 268 УК РФ, понизив максимальный предел альтернативных санкций в виде ограничения свободы и лишения свободы с 5-ти лет до 4-х [6].

Менее, чем через полтора года, федеральным законом от 07.03.2011 № 26-ФЗ альтернативная

санкция части 1 статьи 268 УК РФ в виде ареста была подвергнута изменению – исключен минимальный двухмесячный срок ареста, при этом максимальный четырехмесячный предел остался без изменения [7]. Несмотря на отсутствие уменьшения предельного срока ареста, указанное изменение следует рассматривать как проявление депенализации, поскольку после указанных изменений для суда стало возможным назначение ареста на срок менее двух месяцев.

В конце этого же года федеральным законом от 07.12.2011 № 420-ФЗ процесс депенализации коснулся санкций всех частей статьи 268 УК РФ, поскольку в структуру данной статьи введен новый вид наказания, более мягкий в сравнении с лишением свободы – принудительные работы со сроком до двух лет (часть 1), до четырех лет (часть 2), до пяти лет (часть 3) [8].

При этом этим же законом принудительные работы введены в Общую часть уголовного закона. В этом случае речь идет уже о противоположном процессе – пенализация, поскольку в Общей части уголовного закона появляется новый вид наказания.

Согласно части 1 статьи 53.1 УК РФ, принудительные работы применяются как альтернатива лишению свободы за совершение преступления небольшой или средней тяжести либо за совершение тяжкого преступления впервые.

В пункте 22.1. постановления Пленума Верховного Суда РФ от 22.12.2015 № 58 «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» разъяснено, что в тех случаях, когда в силу требований закона осужденному не может быть назначено наказание в виде лишения свободы, принудительные работы не назначаются [9].

В пункте 22.2. данного постановления также сказано, что при постановлении обвинительного приговора суд обязан разрешить вопрос о том, имеются ли основания для замены наказания в виде лишения свободы принудительными работами в случаях и порядке, установленных статьей 53.1 УК РФ.

При наличии таких оснований суд должен привести мотивы, по которым пришел к выводу о возможности исправления осужденного без реального отбывания наказания в местах лишения свободы и применения положений статьи 53.1 УК РФ. В резолютивной части приговора вначале следует указать на назначение наказания в виде лишения свободы на определенный срок, а затем – на замену лишения свободы принудительными работами.

В юридической литературе нами не было обнаружено обоснования причин, повлекших декриминализацию и депенализацию именно статьи 268 УК РФ.

Однако, учитывая общие причины декриминализации и депенализации статей уголовного закона, следует вывод о том, что вопрос с преступлениями, охватываемыми диспозициями статьи 268 УК РФ, не является острым и не требует усиленной борьбы государства в отношении нарушителей правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Естественно, это ни в коем случае не означает, что деяния, предусмотренные статьей 268 УК РФ, не представляют общественной опасности. Просто законодатель, как нам видится, не видит смысла ужесточать уголовную ответственность за совершение подобных деяний.

С одной стороны, такая логика государства видится правильной, ведь данные преступления совершаются по неосторожности, а субъектами преступления, как правило, являются лица, не имеющие специального обучения по эксплуатации транспортных средств и профессиональной

квалификации в сфере транспортной безопасности. Вспомним, кто является лицом, могущим совершить преступление, предусмотренное статьей 268 УК РФ, – пассажиры, пешеходы, другие участники движения (велосипедисты, скейтбордисты, другие лица, управляющие немеханическими транспортными средствами, сотрудники дорожно-эксплуатационных служб, сотрудники организаций по уборке проезжей части, другие лица, чья трудовая деятельность может оказаться в зоне действия транспорта).

С другой стороны, транспортное средство – это источник повышенной опасности и каждый дееспособный человек просто обязан понимать опасность, которую несет техническое средство, предназначенное для перевозки людей и перемещения грузов.

Таким образом, учитывая общую направленность государства на либерализацию и гуманизацию уголовного законодательства, неудивительно, что для уголовно-правовой политики России в сфере законотворчества в отношении статьи 268 УК РФ характерны процессы декриминализации и депенализации.

Библиографический список

1. Госавтоинспекция. Показатели состояния безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru/>.
2. Судебный департамент при Верховном суде Российской Федерации. Данные судебной статистики. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cdcp.ru/i№dex.php?id=79&item=5669>.
3. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 08.12.2003 № 162-ФЗ // Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст: электронный.
4. Криминализация и декриминализация как формы преобразования уголовного законодательства: монография / И. С. Власов, Н. А. Голованова, А. А. Гравина и др.; отв. ред. В. П. Кашепов. М.: ИЗиСП, КОНТРАКТ, 2018. 280 с. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст: электронный.
5. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. М.: Проспект, 2018. 256 с. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст: электронный.
6. 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: федеральный закон от 27.12.2009 № 377-ФЗ // Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст: электронный.
7. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 07.03.2011 № 26-ФЗ // Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст: электронный.
8. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 07.12.2011 № 420-ФЗ // Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст: электронный.
9. О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22.12.2015 № 58 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст: электронный.