

УДК 347.463.2  
ББК Х404.213.11

В. И. Майоров

## ПОНЯТИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ И ВОПРОСЫ ИХ КЛАССИФИКАЦИИ

V. I. Mayorov

## THE CONCEPT OF ROAD TRAFFIC OFFENCES AND ITS CLASSIFICATION

*Современное дорожное движение представляет собой результат управляемой и сознательной деятельности человека. Оно является открытой динамичной системой взаимосвязи и взаимодействия в пространстве и времени. При отклонении одного или нескольких элементов этой системы от параметров, установленных нормами и правилами безопасности, и в случае непринятия соответствующих мер может произойти дорожно-транспортное происшествие.*

*В процессе транспортного перемещения сталкиваются интересы людей, различных организаций и общества в целом. Это обуславливает необходимость управления дорожным движением как областью общественных отношений с помощью правовых норм.*

**Ключевые слова:** дорожно-транспортное происшествие, реальный вред, аварийная обстановка, общественная опасность (вредность), административный проступок, транспортное преступление, уголовная ответственность, административная ответственность.

*Modern traffic represents the result of managed and conscious activity of the person. It is open and dynamic system of interrelation and interaction in space and time. In case of a deviation from the parameters established by regulations and safety rules of one or several elements of this system and in case of rejection of adequate measures there can be a road accident.*

*There are inimical interests of people, various organizations and society in the course of transport movement. It causes the need of management of traffic as an area of the public relations with the help of precepts of law.*

**Keywords:** road accident, real harm, emergency environment, public danger (harm), administrative offense, transport crime, criminal liability, administrative liability.

Правовые отношения в сфере дорожного движения есть отношения между его участниками, урегулированные нормами права и состоящие из взаимной связи прав и юридических обязанностей субъектов. Исходя из анализа специальной и юридической литературы, а также административных и уголовных дел, возбужденных по факту дорожно-транспортных происшествий, общественную вредность этих происшествий следует рассматривать в связи с причинением реального вреда.

В результате дорожно-транспортных происшествий вред причиняется жизни, здоровью людей, природе, имуществу, обществу. Причинению вреда всегда предшествует аварийная обстановка, вызванная потерей водителем управления транспортным средством. Иначе говоря,

создается общественно вредная (аварийная) обстановка. Следовательно, аварийная обстановка является признаком объективной стороны правонарушения, который определяет его общественную вредность и раскрывает связь от нарушения Правил дорожного движения и Правил эксплуатации транспортных средств с причинением вреда. Напомним, что в научной литературе понятие правонарушения рассматривается как социальное явление, порожаемое определенными социальными процессами. Социальная природа правонарушения заключается в той степени общественной опасности, вредности, которое оно содержит для устоев государства, поскольку нарушает его существование [14, с. 7]. Эта предпосылка нашла свое конкретное теорети-

173

Проблемы  
и суждения



ческое развитие при изучении понятия и социально-правовой природы правонарушения [2, с. 31; 3, с. 231; 4, с. 83].

Официальное законодательное определение и правовая регламентация административного правонарушения даны в ст. 2.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП). Под административным правонарушением признается противоправное виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность [9, с. 24]. Это определение закреплено в административном законе как материально-юридическое образование, которое базируется на таких общеправовых признаках (признаваемых так или иначе всеми учеными-юристами), как общественная опасность (вредность) (материальный признак), противоправность, виновность, наказуемость.

Дорожно-транспортное происшествие — особый специфический вид правонарушений. Выделяются особые признаки, которые отличают его от других правонарушений. Объектом транспортных правонарушений являются общественные отношения, которые обеспечивают охрану жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей природной среды, интересов безаварийной работы транспорта в целом. Последствиями этих правонарушений, как было сказано выше, являются аварии, несчастные случаи, причиняющие серьезный вред жизни и здоровью людей, материальным ресурсам, обществу. В зависимости от конкретных вредных последствий, их тяжести решается вопрос об ответственности. В целях повышения эффективности применяемых норм, предусматривающих ответственность за совершение транспортных происшествий, правонарушения нужно подразделять на две большие группы: административные проступки в сфере безопасного функционирования транспорта (дорожно-транспортные проступки) и транспортные преступления. По всем своим показателям они ничем не отличаются друг от друга, кроме одного — значительностью последствий. Нередко степень тяжести зависит от случайных моментов. Общим признаком всех правонарушений, как известно, является их общественная опасность (вредность). Преступления отличаются от других правонарушений количеством и характером общественной опасности (вредности).

Степень (количество) и характер (качество) общественной опасности находят свое выражение в характере нарушений правил безопасности, размере причиненного вреда, месте, времени, способе совершения правонарушений и т. д. На учет совокупности этих критериев ориентируется практика в процессе квалификации транспортных правонарушений как преступлений или проступков. Смерть или тяжкие телесные повреждения по действующему законодательству влекут за собой уголовную ответственность. В подобных ситуациях принимается во внимание, что уголовная ответственность за транспортные преступления наступает, в отличие от административной, как правило, не за сам факт нарушения правил, а за такое нарушение, которое повлекло за собой причинение реального и чаще всего значительного ущерба охраняемым общественным интересам. В этом и состоит более высокая степень общественной опасности (вредности) транспортного преступления по сравнению с аналогичными дорожно-транспортными проступками. Вот почему она служит главным критерием разграничения этих двух видов правонарушений.

Другим обязательным признаком любого проступка, в том числе в сфере дорожного движения, является его противоправность. Она заключается в том, что административная ответственность наступает только за те нарушения (действия или бездействие), которые предусмотрены действующим законодательством. Административный проступок, как и всякое правонарушение в области дорожного движения, включает в себя следующие элементы: объект, объективную сторону, субъект и субъективную сторону.

В науке административного и уголовного права различают общий, родовый и непосредственный объекты правонарушения [1, с. 155—168; 5, с. 79—82; 8, с. 145—151]. Общим объектом административного правонарушения в области дорожного движения являются общественные отношения, регулируемые административно-правовыми нормами. Анализ норм, предусматривающих применение мер административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения, свидетельствует о том, что они направлены на строжайшее соблюдение порядка дорожного движения, обеспечивающего нормальную, ритмичную и четкую работу автомобильного транспорта и тем самым создающего условия безопасного дорожного движения [7, с. 20]. Следовательно, родовым объ-



ектом дорожно-транспортных правонарушений является порядок дорожного движения, безопасность его участников. Именно единство родового объекта дорожно-транспортных правонарушений служит основанием выделения их в однородную, относительно самостоятельную группу. Остальные признаки составов дорожно-транспортных правонарушений не выполняют роль классификационного критерия. Необходимо отметить, что структура Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях построена с использованием такого критерия, как родовый объект. В каждую главу включены составы, имеющие единый объект проступка. Однако, по мнению В. В. Головки, при формировании глав законодатель использовал разные критерии: содержание общественных отношений и отрасль деятельности, где они возникают. Таким образом, были допущены отступления от научной классификации проступков по единому критерию. Это привело к тому, что проступки, посягающие на единый родовый объект, оказались в разных главах. Например, ст. 11.26 КоАП «Незаконное использование зарегистрированных в других государствах автотранспортных средств для перевозки грузов и (или) пассажиров» находится в главе 11 Кодекса, в которой сгруппированы административные правонарушения на транспорте, а ст. 12.2 КоАП «Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков» оказалась в главе 12 КоАП, где объединены административные правонарушения в сфере дорожного движения. Такой подход при кодификации административных проступков вряд ли можно назвать целесообразным. Правильнее было бы формировать административные нарушения в сфере дорожного движения по единому признаку [6, с. 43—44].

Непосредственным объектом посягательства выступают безопасное движение транспортных средств, участников дорожного движения, нормальное функционирование пешеходных переходов, железнодорожных переездов и т. д.

К объективной стороне состава административного проступка в области дорожного движения относятся противоправное деяние, которое заключается в нарушении правил, обеспечивающих безопасное функционирование транспортных средств, в отдельных случаях — прямо предусмотренные законом в связи с этим вредные последствия, а также причинная связь между нарушением Правил дорожного

движения и наступившими последствиями. С объективной стороны признаки составов дорожно-транспортных правонарушений могут выражаться как в активных действиях (например, повреждение транспортных средств, управление транспортным средством в состоянии опьянения, угон транспортных средств), так и в бездействии, когда лицо не выполняет действий, прямо прописанных правовыми нормами к исполнению. К таким правонарушениям в сфере дорожного движения относятся: несоблюдение требований дорожных знаков, разметки проезжей части дорог, о предоставлении преимущества в движении, уклонение от прохождения освидетельствования на состояние опьянения, неподчинение пешеходов сигналам регулирования дорожного движения и др.

По мнению Д. Н. Бахраха, «признак деяния — ведущий, главный признак объективной стороны, это стержень, вокруг которого группируются иные ее признаки (способ, время, место и др.). Основу каждого деяния составляет сознательное телодвижение, чаще всего система элементарных действий или даже определенная деятельность» [4, с. 5]. В данное определение, кроме ведущего основного признака объективной стороны состава административного проступка, входят дополнительные (вспомогательные) или факультативные признаки: способ, время, место, которые включаются законодателем лишь в отдельные составы проступков и учитываются при их квалификации. Выявление этих признаков обязательно, когда они входят в составную часть административно-правовой нормы, то есть включены в объективную сторону состава административного проступка законодателем. Анализ содержания административных норм позволяет сделать вывод, что основой противоправного деяния, в котором сконцентрирована степень общественной вредности, является объективная сторона состава административного проступка. Именно здесь находит отражение противоправное общественно вредное влияние виновного лица субъекта административного проступка. Субъектами дорожно-транспортных правонарушений могут быть лица, которые либо управляли транспортными средствами, либо занимались их эксплуатацией и ремонтом, либо находились в сфере действия транспортных средств и были обязаны соблюдать установленные правила безопасности. Таким образом, субъектами этих правонарушений могут быть не только работники соответствующих видов транспорта, но и иные лица, причем как должностные, юридические, так и физические, как граждане



Российской Федерации, так и иностранные граждане и лица без гражданства. Административной ответственности за дорожно-транспортные правонарушения могут подлежать только вменяемые, достигшие установленного законом возраста лица (16 лет — ст. 2.3 КоАП).

В то же время удостоверения на право управления автомобилями, троллейбусами и трамваями могут получить лица, возраст которых достиг 18 лет, а мотоциклами, мотороллерами, мопедами и мотоколясками — 16 лет. Управлять велосипедом, гужевой повозкой (санями), быть погонщиком вьючных, верховых животных или стада при движении по дорогам разрешается лицам, достигшим 14 лет. В случае нарушения Правил дорожного движения лицом моложе 16 лет меры административного воздействия в виде лишения права управления транспортным средством и штрафа к нему не применяются. За административные проступки, совершенные несовершеннолетним (в том числе и за нарушение Правил дорожного движения), могут нести ответственность родители или лица, их заменяющие.

Всех субъектов административных проступков в сфере дорожного движения В. В. Головки делит на следующие группы:

- должностные и другие лица транспортных и иных предприятий и организаций, ответственные за использование транспортных средств;
- должностные и другие лица дорожно-эксплуатационных, строительных и иных организаций;
- водители транспортных средств;
- пешеходы;
- пассажиры;
- прочие пользующиеся дорогами лица (велосипедисты, возчики и др.), противоправные действия которых могут угрожать безопасности дорожного движения [6, с. 39—40].

Каждый из этих субъектов проступка несет административную ответственность только за персонально совершенное правонарушение. Закон запрещает переносить ответственность непосредственных нарушителей Правил дорожного движения на лиц, находящихся у них в служебном подчинении.

Противоправные действия или бездействие указанных выше субъектов образуют проступок при наличии вины. На виновность лица, совершившего проступок, как необходимое условие его ответственности, указывается в ст. 2.1 КоАП.

В настоящее время общепризнанным является тот факт, что само противо-

правное действие — нарушение Правил дорожного движения — может быть как неосторожным, так и умышленным. Подчеркнем, что речь идет о психическом отношении не к какому-то неопределенному действию или бездействию со стороны водителя, а об отношении к нарушению Правил дорожного движения, то есть к противоправному деянию. Таким образом, к факту нарушения правил водитель относится виновно, то есть действует умышленно или неосторожно.

С субъективной стороны дорожно-транспортные правонарушения характеризуются наличием умышленной формы вины (ст. 12.1; 12.4; 12.7; ч. 1 ст. 12.8; 12.22; ч. 1 ст. 12.25; 12.26; ч. 2 ст. 12.27; ч. 3 ст. 12.29; ч. 2 ст. 12.31; 12.32; 12.33; 12.35 КоАП).

Дорожно-транспортное правонарушение признается совершенным умышленно, если лицо, его совершившее, сознавало общественно вредный (опасный) противоправный характер своего действия или бездействия, предвидело его общественно опасные (вредные) последствия и желало их (прямой умысел) или сознательно допускало наступление этих последствий (косвенный умысел).

Неосторожная форма вины имеет место, когда лицо предвидело возможность наступления общественно опасных (вредных) последствий, но легкомысленно рассчитывало на их предотвращение (самонадеянность), либо не предвидело возможность наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть (небрежность). Субъективная сторона ряда дорожно-транспортных правонарушений допускает возможность их совершения с так называемой смешанной (как умышленной, так и неосторожной) формой вины (ст. 12.2; 12.3; 12.5; 12.6; ч. 2 ст. 12.8; 12.9 — 12.21; 12.23; 12.24; ч. 2 ст. 12.25; ч. 1 ст. 12.27; 12.28; ч. 1 и 2 ст. 12.29; 12.30; ч. 1 ст. 12.31; 12.34 КоАП).

Следует особо отметить, что если по факту нарушения Правил дорожного движения отношение лица может выражаться в форме умысла или неосторожности, то к возможным последствиям его психическое отношение к содеянному при возникновении ДТП может выражаться лишь в форме неосторожности. В противном случае, если лицо в отношении последствий от совершенного им деяния действовало умышленно, его проступок квалифицируется как преступление [12, с. 62]. Например, деяние относительно нарушения Правил дорожного движения или Правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого



вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.24 КоАП), характеризуется либо умыслом, либо неосторожностью. Относительно же наступивших последствий данное правонарушение характеризуется неосторожной формой вины, ибо умышленное причинение легкого вреда здоровью человека квалифицируется как преступление (ст. 115 УК РФ).

Таким образом, официально признавалась возможность наличия двух форм вины в совершении одного транспортного преступления. После принятия руководящего разъяснения высказывания в поддержку двойной вины эта концепция получила широкое распространение. Но многие ученые и работники судебной-следственной практики требовали ответа на вопрос о том, как же устанавливать единую форму вины, необходимую для справедливого приговора, так как такая форма вины создавала благоприятную почву для принятия произвольных решений. В 1970 г. было принято постановление Верховного Суда СССР «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях», которое полностью противоречило предшествующему [13, с. 262]. Предлагалось признавать только одну форму вины — по неосторожности, хотя было известно, что дорожно-транспортные преступления могут совершаться умышленно, а в учебниках уголовного права продолжали утверждать о наличии двух форм вины. В появившемся уже в 1987 г. фундаментальном труде Института государства и права Академии наук СССР «Уголовный закон. Опыт теоретического моделирования» появился проект статьи «Сложная вина» следующего содержания: «Если лицо по неосторожности причиняет иные общественно опасные последствия, с которыми закон связывает повышенную уголовную ответственность, то это преступление в целом признается совершенным умышленно» [16, с. 81]. Повышенная уголовная ответственность связывается с более тяжкими последствиями, следовательно, умышленным может быть преступление только с более тяжкими последствиями. Но, как справедливо полагал В. В. Лукьянов, такое определение недопустимо, так как в нем отражается подмена признаков субъективной стороны признаками объективной стороны [11, с. 12].

В настоящее время криминологи признают, что более продуктивным при изучении детерминации преступного поведения является детальный анализ механизма совершения преступления, поскольку он предполагает не только выявление всего комплекса событий, явля-

ний, процессов и свойств личности, но и их взаимодействие, а также роли каждого из факторов в преступлении [10, с. 4]. К сожалению, определение механизма дорожно-транспортных происшествий в настоящее время отсутствует. Между тем, его разработка имеет принципиальное значение, поскольку позволяет не только очертить круг элементов, включаемых в механизм транспортного правонарушения, но главное — проникнуть в сущность исследуемого явления. В криминологии подробно анализируются различные механизмы преступного поведения личности. Мы не будем останавливаться на их характеристике, отметим только, что элементы механизма неосторожного как проступка, так и преступления, совершаемые в дорожном движении, нельзя сводить лишь к личности и ситуации. Сюда же относятся и сами транспортные средства, и информационное обеспечение деятельности участников дорожного движения, и дорога со всем обустройством. Важно отметить, что каждый акт человеческой деятельности обусловлен социально. Ситуация порождает волевой акт не сама по себе, а во взаимодействии с каждой личностью. Как известно, преступление — это волевой акт, свободно, осознанно избираемый человеком с учетом условий, времени, места, обстановки [15, с. 55]. Это относится и к дорожно-транспортному происшествию. В целом оно совершается под воздействием объективных обстоятельств, влияющих на правонарушение. Деяние складывается из ряда взаимодействующих между собой факторов, но выбор поведения в условиях взаимодействия объективных и субъективных факторов остается за человеком, участником дорожного движения. Только водитель, пешеход, пассажир, опираясь на свою волю и сознание, решают, как поступить соответствующим образом. Существует мнение, что административные проступки не обладают общественной опасностью, это общественно вредные антиобщественные деяния. Однако против такой точки зрения категорически возражал В. В. Лукьянов.

По этому поводу следует отметить следующее. В Комментариях к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях сказано: «При определении составляющих элементов вины административного правонарушения признак общественной опасности, наличествующий в преступлении, заменен признаком “вредные последствия”, опять же с учетом характера совершаемых действий (бездействия) и наступивших последствий, присущих адми-



нистративным правонарушением» [9, с. 27]. Однако такая рекомендация вызывала ряд вопросов: кем решен такой важный вопрос, как подмена понятия общественной опасности признаком вредных последствий? Как разграничить умысел и неосторожность в событиях, связанных с причинением легкого вреда здоровью? и т. д. Практические работники правоохранительных органов квалифицируют дорожно-транспортные правонарушения, руководствуясь собственными суждениями и накопленным опытом, не располагая внятыми разъяснениями по применению законодательства.

Автор намеренно подробно остановился на анализе дорожно-транспортного преступления и административного правонарушения, проведенном В. В. Лукьяновым, поддерживает его точку зрения и считает обоснованным его основной вывод о том, что, к сожалению, «за полвека существования юридическая наука так и не получила достоверного представления о подлинном составе дорожно-транспортного правонарушения, не дала ответы на вопросы о том, каким образом нарушение Правил дорожного движения приводит к причинению вреда, как разграничивает форму вины в совершении транспортного преступления и т. д.» [11, с. 22].

## References

1. Korenev A. P. *Administrativnoe pravo. Obshchaya i Osobennaya chasti* [Administrative Law. General and Special Parts]. Moscow, 1986. 486 p.
2. Ryabov Yu. S. *Administrativnye pravonarusheniya, rassmatrivaemye organami vnutrennikh del* [Administrative Offences Examined by the Bodies of Internal Affairs]. Moscow, Publishing house of the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the USSR, 1981. 51 p.
3. Alekhin A. P., Karmolitskii A. A., Kozlov Yu. M. *Administrativnoe pravo Rossiiskoi Federatsii. Ch. 1. Sushchnost' i osnovnye instituty administrativnogo prava* [Administrative Law of the Russian Federation. Part 1. Essence and Basic Institutions of Administrative Law]. Moscow, Zertsalo-M Publ., 2001. 592 p.
4. Bakhrakh D. N. *Administrativnaya otvetstvennost' grazhdan v SSSR* [Administrative Responsibility of Citizens in the USSR]. Sverdlovsk. The Ural University Publishing House, 1989. 204 p.
5. Bakhrakh D. N. *Sovetskoe zakonodatel'stvo ob administrativnoi otvetstvennosti* [Soviet Law on Administrative Liability]. Perm, 1969. 319 p.
6. Golovko V. V. *Administrativno-yurisdiktsionnaya deyatel'nost' Gosudarstvennoi inspeksii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya* [Administrative and Jurisdictional Activities of the State Inspection of Road Traffic Safety]. Omsk, 2005. 230 p.
7. Zhulev V. I., Mitin V. P. *Administrativnaya otvetstvennost' za narusheniya Pravil dorozhnogo dvizheniya* [Administrative Liability for Violation of Traffic Rules]. Moscow, 1979. 320 p.
8. Kozlov Yu. M. *Administrativnye pravootnosheniya* [Administrative Offences]. Moscow. Yuridicheskaya literatura Publ., 1976. 184 p.
9. Renov E. N. *Kommentarii k Kodeksu Rossiiskoi Federatsii ob administrativnykh pravonarusheniyakh* [Commentaries to Administrative Code of the Russian Federation]. Moscow, 2012. 641 p.
10. Kudryavtsev V. N. *Prichinnost' i determinizm v kriminologii* [Causality and Determinism in Forensic Science]. *Problemy prichinnosti v kriminologii i ugovnom prave*. Vladivostok, 1983. p. 4-10.
11. Luk'yanov V. V. *Sostav i kvalifikatsiya dorozhno-transportnykh prestuplenii i administrativnykh pravonarushenii. Spetsial'nye voprosy ugovnogo i administrativnogo prava* [Composition and Classification of Road Traffic Offences and Administrative Offences. Special Issues of Criminal and Administrative Law]. Moscow. Dashkov i Ko Publ., 2003. 44 p.
12. Decision of the plenum of the Supreme Court of the Union of Soviet Socialist Republics as of 9.04.1965 No. 2 On judicial practice in cases involving violation of the rules of safety and operation of transport or urban e-transport. *Byulleten' Verkhovnogo Suda Soyuzo Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik*. 1965. February. (In Russ.)
13. Collection of decisions of the plenum of the Supreme Court of the USSR in 1924-1977. Moscow. *Izvestiya*, 1978. Part 1. 352 p; Part 2. 528 p.
14. Sevryugin V. E. *Ponyatie pravonarusheniya (prostupka) po administrativnomu zakonodatel'stvu* [Notion of Offence (Misdemeanour) in Administrative Law]. Moscow. Publishing House of the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the USSR, 1988. 54 p.
15. Ignatov A. N., Krasikov Yu. A. *Ugolovnoe pravo Rossii. T. 1. Obshchaya chast'* [Russian Criminal Law. Volume 1. General Part]. Moscow, 1998. 639 p.
16. Anashkin G. Z., Borodin S. V., Gal'perin I. M., Zagorodnikov N. I. *Ugolovnyi zakon. Opyt teoreticheskogo modelirovaniya* [Criminal Law. Experience of Theoretical Simulation]. Moscow. Nauka Publ., 1987. 276 p.

**МАЙОРОВ Владимир Иванович**, доктор юридических наук, профессор. E-mail: urvest@mail.ru

**MAYOROV Vladimir Ivanovich**, doctor of law sciences, professor. E-mail: urvest@mail.ru

