

УДК 343.2

**ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ И УГОЛОВНОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕШЕХОДОВ ИЛИ ИНЫХ ЛИЦ, УЧАСТВУЮЩИХ
В ПРОЦЕССЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (КРОМЕ ВОДИТЕЛЕЙ
МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ
СТ. 264 УК РФ)**

Каишкарое А. А.

Крымский филиал Краснодарского университета МВД России

В публикации рассмотрены особенности состав правонарушений, предусмотренных ст. 12.29 КоАП РФ и ст. 12.30 КоАП РФ, а так же преступлений, предусмотренных ст. 267¹ УК РФ и ст. 268 УК РФ. В работе отмечена актуальность проблемы административной и уголовной ответственности пешеходов или иных лиц, участвующих в процессе дорожного движения (кроме водителей механических транспортных средств, предусмотренных ст. 264 УК РФ). Описаны общие признаки указанных составов правонарушений и преступлений, установлены специфические признаки квалификации правонарушений и преступлений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В статье приведены общие статистические показатели, которые обосновывают необходимость существования в отечественном административном и уголовном законодательстве норм, которые предусматривают ответственность пешеходов, пассажиров и иных участников дорожного движения. Отдельно освещена проблема административно-правового и как следствие уголовно-правового статуса лиц, которые управляют средствами индивидуальной мобильности. Отмечено, что нормы административно-деликтного и уголовного законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения органично дополняют друг друга, однако законодательная техника, закрепления норм об ответственности за правонарушения и преступления не в полной мере последовательна.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения; преступление; административное правонарушение; нарушение Правил дорожного движения; нарушение правил эксплуатации транспортного средства; пешеход; пассажир.

Безопасность дорожного движения является одним из приоритетов государственной политики, с целью его достижения в России реализуется Национальный проект «Безопасные качественные дороги» элементом которого является федеральный проект «безопасность дорожного движения», реализуемый Министерством внутренних дел Российской Федерации. Согласно планируемых показателей федерального проекта «Безопасность дорожного движения» количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения, чел. с 10,2 в 2021 году должно снизиться до 8,4 в 2024 г. и до 4 в 2030 г., а количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. транспортных средств, чел. с 2,58 в 2021 г. до 2,21 в 2024 г. и до 1,01 в 2030 году [6]. В 2021 г. в России возбуждено 182 999 545 дел об административных правонарушениях в сфере БДД, а также зарегистрировано 84 610 преступления в сфере БДД [3, с. 5]. Согласно исследований, проведенных научным центром безопасности дорожного движения МВД России на территории государства, снизилось количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с 203 597 в 2012 г. до 133 331 в 2021 г. Также снизился дорожно-транспортный травматизм с 27 991 смертей в 2012 г. до 14 874 в 2021 г. [3, с. 5].

Транспортные средства и транспортная инфраструктура обеспечивают планомерное и поступательное развитие экономики государства, сопровождают реализацию социальных программ, вместе с тем они выступают и источниками повышенной опасности, что ставит перед государством задачу обеспечения безопасности в указанной сфере. Безопасность в сфере дорожного движения, а также регулирование и охрана общественных отношений в сфере дорожного движения достигается различными средствами, в том числе и правовыми.

К правовым мерам охраны и регулирования относятся меры, предусмотренные административным, административно-деликтным и уголовным правом.

Не секрет, что общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения регламентируется Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ) и Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (далее ПДД).

Согласно ст. 2 Федерального закона № 196-ФЗ участником дорожного движения признается лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства.

Спектр участников дорожного движения достаточно широк, и он не ограничивается исключительно лицами, управляющими автомобилем, трамваем либо трактором, самоходным дорожно-строительным и иной самоходной машиной, а также транспортными средствами, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Перечень транспортных средств, управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право определён в ст. 25 Федерального закона № 196-ФЗ, к ним относятся: мотоциклы, автомобили, автомобили с прицепом, автобусы, трамваи, троллейбусы, мопеды, трициклы и квадроциклы.

Иные участники дорожного движения признаются пешеходами, пассажирами или лицами, управляющими другими средствами передвижения. Иные средства передвижения – это велосипеды, средства индивидуальной мобильности, гужевой транспорт.

Из всего массива административных правонарушений выявленных в 2021 году (182 999 545) в сфере БДД по вине пешеходов совершено 1 532 476 правонарушения (0,8 %) [3, с. 5].

Исследователи отмечают, что наличие в действующем законодательстве норм устанавливающих ответственность пешеходов за нарушения ПДД объясняется тем, что вне зависимости от места совершения наезда на пешехода тяжесть последствий в ДТП, произошедших по вине пешехода, выше в 2 раза и более, чем в случаях нарушения ПДД водителями транспортных средств [5, с. 189]. Также отмечается, что изучение материалов показало, что проблема травматизма пешеходов по вине велосипедистов усугубляется (в 2015 г. было зарегистрировано 35 факта наездов велосипедистов на пешеходов; в 2016 г. – 65 случая; в 2017 г. – 73; 2018 г. – 169;

2019 г. – 211). Подавляющее большинство наездов совершается на тротуарах и пешеходных дорожках, также имеют место наезды на пешеходных переходах, отмечается, что травматизм по вине велосипедистов будет возрастать [5, с. 192-193].

С развитием технологий все большую популярность приобретают средства индивидуальной мобильности (новые электрические средства передвижения (гироскутеры, сегвеевы, моноколеса, электроскейты, электросамокаты и т.д.) – далее СИМ)). Использование СИМ обусловлено относительной экономической доступностью, распространённостью, компактностью, высокой мобильностью. В последние 7 – 9 лет органами внутренних дел регистрируются правонарушения связанные со столкновениями СИМ с автотранспортом и наездом СИМ на пешеходов. Конкретно правовой статус лиц управляющими СИМ пока не определен. Лица, управляющие СИМ приравниваются к пешеходам, однако по фактическим физическим показателям (масса, скорость, габариты) СИМ не соответствует действительности. Отмечается, что использование СИМ представляет существенную опасность, как самим пользователям, так и пешеходам. Это объяснимо тем, что при движении по автомобильным дорогам они являются наиболее уязвимыми участниками дорожного движения, а при движении в пешеходной зоне представляют опасность пешеходам [5, с. 192-193].

Наличие СИМ (новых электрических средств передвижения), неопределённость правового статуса СИМ, а также правового статуса лица, управляющего СИМ ставит перед административно правовой доктриной вопрос, требующий скорейшего разрешения [4]. Одним из предлагаемых способов решения указанной проблемы является предложение о внесении изменений в ПДД и ст. 12.29 КоАП РФ и изложение её в следующей редакции: «нарушение Правил дорожного движения пользователем средства индивидуальной мобильности; лицом, управляющим велосипедом, либо возчиком (за исключением лиц, указанных в части 1 настоящей статьи, а также водителя транспортного средства) влечёт наложение ... » [2]. Хотя в теории административного права встречается и иная точка зрения, согласно которой нет необходимости вводить новые определения в ПДД и существующих норм вполне достаточно [7].

Вместе с тем снижается количество ДТП с участием гужевого транспорта с 91 случая в 2012 г. до 13 в 2020 г., что объяснимо тем, что данный вид транспорта используется населением все меньше и теряет свою популярность.

Приведённые статистические данные и экспертные мнения свидетельствуют о необходимости изучения вопроса административно-деликтной и уголовной ответственности пешеходов и иных участников дорожного движения, которые не управляют транспортными средствами требующие специальное разрешение.

Ныне действующий КоАП РФ предусматривает две статьи в которые обеспечивают охрану общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения от противоправных посягательств со стороны пешеходов, пассажиров или иных участников дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства). К ним относятся ст. 12.29 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения», которая структурно состоит из трех частей и двух самостоятельных составов административного правонарушения, а также ст. 12.30 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, по-

влѣкшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего», которую следует признавать специальной нормой по отношению к ст. 12.29 КоАП РФ и смежной к ст. 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта».

Спектр уголовно-правовых норм, обеспечивающих возможность привлечения к ответственности пешеходов, пассажиров или иных участников дорожного движения, как нам представляется, не ограничивается исключительно ст. 268 УК РФ. Мы полагаем, что уголовно-правовую охрану общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения от противоправных действий со стороны пешеходов, пассажиров или иных участников дорожного движения также обеспечивает ст. 267¹ УК РФ «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств».

Отметим общность объектов административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.29 КоАП РФ и 12.30 КоАП РФ и объектов преступлений, предусмотренных ст. 267¹ УК РФ и ст. 268 УК РФ, мы полагаем, что им выступают общественные отношения обеспечивающие безопасность в транспортной сфере. Дополнительным объектом преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ и факультативным объектом правонарушения, предусмотренным ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ выступает здоровье человека, также факультативным объектом преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ выступает жизнь человека.

Отметим, что исследуемые правонарушения и преступления в сфере транспортной безопасности являются предметными при условии, что они совершены лицами, управляющими транспортными средствами (СИМ, велосипед, гужевого транспорт).

Раскрывая объективную сторону указанных выше правонарушений и преступлений следует исходить из того, что указанные нормы административно-деликтного и уголовного законодательства относятся к бланкетным нормам.

Для уяснения содержания и сущности противоправных деяний, предусмотренных ст. 12.29 КоАП РФ и 12.30 КоАП РФ законодатель отсылает правоприменителя к Постановлению Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»), так как в нормах КоАП РФ определен именно этот нормативный правовой акт. Исходя из этого можно сделать вывод, что привлечь к ответственности пассажира метрополитена, за нарушение правил пользования транспортом по ст. 12.29 КоАП РФ или по ст. 12.30 КоАП РФ невозможно, так как Правила пользования Петербургским метрополитеном, утвержденные постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 29.09.2020 № 776.

Нормы уголовного законодательства такой конкретизации не имеют, в ст. 268 УК РФ законодатель определил, что деяние должно выражаться нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, что существенно расширяет характеристику общественно опасного деяния по сравнению с характеристикой деяний, которые предусмотрены ст. 12.29 КоАП РФ или ст. 12.30 КоАП РФ. Правила обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспортных средств определяются не только Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения», но и иными нормативными правовыми актами. В результате чего можно сделать вывод,

что положения УК РФ имеют более универсальный характер для раскрытия содержания общественно опасных деяний в сфере обеспечения транспортной безопасности. С целью унификации административно-деликтного и уголовного законодательства, обеспечивающего охрану общественных отношений в сфере транспортной безопасности представляется, что целесообразным изложить диспозиции ст. 12.29 КоАП РФ и ст. 12.30 КоАП РФ аналогично с диспозицией ст. 268 УК РФ.

Правонарушение, предусмотренное ч. 1 и ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ согласно законодательной технике изложения относится к правонарушениям с формальным составом, в отличие от правонарушения предусмотренного ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ, при квалификации которого необходимо наступление последствий в виде причинения легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

Состояние опьянения, предусмотренное ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ является квалифицирующим признаком правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ.

В правоприменительной практике возникает затруднение при квалификации правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.30 КоАП РФ, с какого момента считать его оконченным. Хрестоматийным является тезис согласно, которого правонарушение с формальным составом считается оконченным с момента совершения общественно опасного деяния, а правонарушение с материальным составом будет признаваться оконченным с момента наступления общественно опасных последствий. Конструируя ч. 1 ст. 12.30 КоАП РФ законодатель использует неоднозначный приём для характеристики объективной стороны, а именно деяние, которое характеризуется нарушением Правил дорожного движения должно породить последствие, в виде создания помех в движении транспортных средств. Однако, создание такого рода последствий в виде «помех в движении транспортных средств» не всегда может иметь материальное выражение. По этой причине целесообразно сформулировать норму, предусмотренную ч. 1 ст. 12.30 КоАП РФ иным образом, закрепив материальный признак последствий в например «... повлекшее причинение существенного вреда».

Характеризуя объективную сторону преступления, предусмотренного ст. 267¹ УК РФ следует исходить из того, что данный состав преступления следует относить к так называемым составам угроз [1? с/ 159-160], так как законодатель определил, что преступление образует возможность наступления общественно опасных последствий в виде «действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств», то есть преступление будет считаться оконченным с момента возникновения угрозы безопасной эксплуатации транспортных средств.

Раскрывая сущность и содержание вины, следует указать, что законодатель определил, что вина в правонарушении, предусмотренном ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ и преступлении, предусмотренном ст. 268 УК РФ характеризуется исключительно неосторожной формой вины. Исходя из содержания ч. 2 ст. 24 УК РФ вина преступления, предусмотренного ст. 267¹ УК РФ характеризуется исключительно умышленной формой. Вина иных правонарушений в исследуемой сфере может характеризоваться как умышленной, так и неосторожной формой.

Субъектом правонарушений, предусмотренных ст. 12.29 КоАП РФ и ст. 12.30 КоАП РФ, а также преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ может выступать любой участник дорожного движения, за исключением водителей транспорт-

ных средств, а также лиц, указанных в ст. 263 УК РФ ст. 264 УК РФ. Однако законодатель дифференцирует административно-деликтную ответственность пешеходов, а также пассажиров и лиц, управляющих велосипедом, либо возчиком или других лиц, непосредственно участвующих в процессе дорожного движения в ст. 12.29 КоАП РФ.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 267¹ УК РФ может выступать любое физическое, вменяемое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности, так как конкретного указания на характеристику лица, которое может признаваться субъектом преступления, в данной статье уголовного закона отсутствует.

Подводя итог, следует отметить, что нормы административно-деликтного и уголовного законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения органично дополняют друг друга, однако законодательная техника, закрепления норм об ответственности за правонарушения и преступления не в полной мере последовательна.

Список литературы:

1. Благоев Е.В. Признаки состава преступления: традиции и реальность // *Lex russica* (Русский закон). 2017. № 6 (127). С. 156-165, с. 159-160
2. Мишина Ю. В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности // *Правопорядок: история, теория, практика*. 2020. №1 (24). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-ob-uchastii-v-dorozhnom-dvizhenii-polzovateley-sredstv-individualnoy-mobilnosti> (дата обращения: 06.07.2022).
3. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2021: статистический сборник / К.С. Баканов, П.В. Ляхов, А.С. Ермаганбетов и др.; под общ. Ред. Д.В. Митрошина, С.А. Рыжова – Москва: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2022. – 100 с.
4. Сойников С.А. Особенности определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения (средства индивидуальной мобильности) // *Вестник экономической безопасности*. 2020. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-opredeleniya-administrativno-pravovogo-statusa-uchastnikov-dorozhnogo-dvizheniya-ispolzuyuschih-sovremennye> (дата обращения: 06.07.2022).
5. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах: Аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. – 368 с., с. 189
6. Федеральный проект «Безопасность дорожного движения» // <https://bkdrf.ru/about/safetyroads>
7. Числов А.И., Поделякин А.А. Вопросы, связанные с определением правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические средства передвижения // *Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки*. 2019. №12. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/voprosy-svyazannye-s-opredeleniem-pravovogo-statusa-uchastnikov-dorozhnogo-dvizheniya-ispolzuyuschih-elektricheskie-sredstva> (дата обращения: 06.07.2022).

Kashkarov A. A. Features of administrative and criminal liability of pedestrians or other persons involved in the process of road traffic (except for drivers of motor vehicles provided for in article 264 of the criminal code of the Russian Federation) // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2022. – Т. 8 (74). № 3. – P. 108-114.

The publication examines the features of the composition of offenses provided for in Article 12.29 of the Administrative Code of the Russian Federation and Article 12.30 of the Administrative Code of the Russian Federation, as well as crimes provided for in Article 267¹ of the Criminal Code and Article 268 of the Criminal Code of the Russian Federation. The paper notes the urgency of the problem of administrative and criminal liability of pedestrians or other persons involved in the process of road traffic (except for drivers of motor vehicles provided for in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation). The general signs of the specified compositions of offenses and crimes are described, specific signs of qualification of offenses and crimes in the field of road safety are established. The article presents general statistical indicators that substantiate the need for the existence in the domestic administrative and criminal legislation of norms that provide for the responsibility of pedestrians, passengers and other road users. The problem of the

administrative-legal and, as a consequence, the criminal-legal status of persons who manage means of individual mobility is separately consecrated. It is noted that the norms of administrative-tort and criminal legislation in the field of road safety complement each other organically, however, the legislative technique of fixing the norms on liability for offenses and crimes is not fully consistent.

Keywords: traffic safety; crime; administrative offense; violation of traffic rules; violation of vehicle operation rules; pedestrian; passenger.

Spisok literatury:

1. Blagov E.V. Priznaki sostava prestupleniya: tradicii i real'nost' // Lex russica (Russkij zakon). 2017. № 6 (127). S. 156-165, s. 159-160
2. Mishina YU. V. K voprosu ob uchastii v dorozhnom dvizhenii pol'zovatelej sredstv individual'noj mobil'nosti // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. 2020. №1 (24). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-ob-uchastii-v-dorozhnom-dvizhenii-polzovateley-sredstv-individualnoy-mobilnosti> (data obrashcheniya: 06.07.2022).
3. Profili bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya sub'ektov Rossijskoj Federacii 2021: statisticheskij sbornik / K.S. Bakanov, P.V. Lyahov, A.S. Ermaganbetov i dr.; pod obshch. Red. D.V. Mitroshina, S.A. Ryzhova – Moskva: FKU «Nauchnyj centr BDD MVD Rossii», 2022. – 100 s.
4. Sojnikov S.A. Osobennosti opredeleniya administrativno-pravovogo statusa uchastnikov dorozhnogo dvizheniya, ispol'zuyushchih sovremennye tekhnicheskie sredstva peredvizheniya (sredstva individual'noj mobil'nosti) // Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti. 2020. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-opredeleniya-administrativno-pravovogo-statusa-uchastnikov-dorozhnogo-dvizheniya-ispolzuyushchih-sovremennye> (data obrashcheniya: 06.07.2022).
5. Sostoyanie i tendencii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossijskoj Federacii v 2011-2020 godah: Analiticheskij obzor. M.: FKU «NC BDD MVD Rossii», 2022. – 368 s., s. 189
6. Federal'nyj proekt «Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya» // <https://bkdrf.ru/about/safetyroads>
7. Chislov A.I., Podelyakin A.A. Voprosy, svyazannye s opredeleniem pravovogo statusa uchastnikov dorozhnogo dvizheniya, ispol'zuyushchih elektricheskie sredstva peredvizheniya // Gumanitarnye, social'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki. 2019. №12. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/voprosy-svyazannye-s-opredeleniem-pravovogo-statusa-uchastnikov-dorozhnogo-dvizheniya-ispolzuyushchih-elektricheskie-sredstva> (data obrashcheniya: 06.07.2022).