

О ЕДИНОМ ПОДХОДЕ ПРИ ИЗУЧЕНИИ МЕХАНИЗМА СОВЕРШЕНИЯ ПРАВОНАРУШЕНИЯ И ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассматриваются вопросы, связанные с изучением причин дорожно-транспортных происшествий и обеспечением безопасности в сфере дорожного движения. Анализируются понятие и признаки дорожно-транспортного правонарушения как административно наказуемого деяния, а также дорожно-транспортного преступления – уголовно наказуемого деяния. Рассматриваются позиции ученых по данному вопросу, в частности научно-практические взгляды проф. В.И. Майорова; высказывается авторская позиция о необходимости выработки единого подхода при изучении правонарушений и преступлений в сфере дорожного движения, с целью эффективного противодействия причинам, порождающим рассматриваемые действия.

Ключевые слова: аварийность, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные правонарушения, дорожно-транспортные преступления, профилактика, предупреждение, системный подход.

ABOUT UNITARY APPROACH TO STUDYING THE MECHANISM OF OFFENCES AND CRIMES IN ROAD TRAFFIC

This article discusses the issues related to the study of the causes of road accidents and safety in road traffic. The concept and features of road traffic offences are analyzed as an administrative offence, as well as the road traffic offences, i.e. a criminal offence. The views of scientists on this issue are considered, particularly scientific and practical views of Professor V.I. Mayorov. The author's view is expressed on the need to develop a unitary approach to the study of offences and crimes in the area of traffic, in order to effectively combat the causes of the acts in question.

Keywords: accidents, road safety, traffic offences, traffic crimes, prevention, accident prevention, system approach.

Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом, в последние десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения [6, с. 76-79].

Несмотря на то, что в настоящее время ежегодно подразделениями дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России проводятся тысячи разнообразных мероприятий по профилактике дорожно-транспортной аварийности, выявляются миллионы нарушителей Правил дорожного движения и иных нормативных актов, регламентирующих безопасность функционирования дорожного движения, налагаются штрафы на десятки миллионов людей, более миллиона водителей лишаются права управления транспортными средствами, – уровень аварийности на дорогах страны продолжает оставаться достаточно высоким. Так, за прошедший 2014 год в России

наибольшее количество ДТП было зарегистрировано в августе – 21 886 происшествия, в среднем же по стране ежемесячно совершается около 20 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в результате которых гибнут 2-2,5 тыс. человек, получают ранения около 26 тыс. (в августе 2014 г. эта цифра составила 28 283 человека). Всего же за 2014 год совершено около 200 тыс. дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в которых погибло 26 850 человек, 252 тыс. получили ранения [9].

Аварийность превратилась в глобальную проблему, которая активно изучается во всем мире, но тема при этом не становится банальной, а, напротив, требует с позиции ранней диагностики дальнейшего углубления социально-экономического, теоретико-правового и научного анализа. Для любой науки главным вопросом является, прежде всего, вопрос терминологии, которой она оперирует для решения тех или иных проблем. Понятийный аппарат, связанный с обеспечением безопасности дорожного движения, должен состоять из единообразных, ясных и доступных унифицированных правовых понятий,

соотносимых с категориями, раскрывающими содержание юридической безопасности [8].

Применительно к понятию «аварийность» на сегодня, хотя все отечественные ученые и практики оперируют этим понятием, единого научного определения нет. Нет и дефиниции механизма дорожно-транспортного происшествия. Между тем выработка механизмов дорожно-транспортного происшествия и аварийности имеет принципиальное значение, поскольку она позволяет очертировать круг элементов (явлений), включенных в эти понятия, выделить их содержательную специфику, взаимосвязи и взаимозависимости, раскрыть многообразие форм и методов управления процессом обеспечения безопасности дорожного движения.

Безопасность дорожного движения – это более широкий круг общественных отношений. Она зависит от состояния правопорядка, особенностей взаимодействия человека с техникой, организации дорожного движения, благоустройства дорог, развития автомобилизации и т. д. С точки зрения профессора В.И. Майорова, понятие «дорожное движение» должно быть расширено за счет включения в его содержание совокупности общественных отношений, складывающихся на этапах подготовки и организации процесса непосредственно пространственного перемещения [8, с. 101]. Основываясь на этом, автор предлагает использовать термин «сфера дорожного движения» вместо термина «дорожное движение», применительно к рассмотрению вопросов, связанных с обеспечением безопасности в указанной сфере.

Обеспечение безопасности в сфере дорожного движения и предупреждение дорожно-транспортных происшествий – важные задачи любого государства. Однако без научного подхода, учитывающего национальные, экономические, социальные реальности страны, успех в решении таких массовых антиобщественных проявлений, как правонарушения и преступления в сфере дорожного движения, невозможен. Создание действенной системы преодоления антиобщественных и преступных проявлений возможно только на основе глубокого осмысливания данных явлений, специфики их современного содержания, способов и методов воздействия и борьбы с ними.

Однако понимание безопасности дорожного движения как конкретного проявления общественной безопасности слишком узко. Следует согласиться с мнением профессора В.И. Майорова и о том, что «...полной безопасности в дорожном движении для всех его участников нет и в принципе быть не может...» [8, с. 100].

Рассматривая административное правонарушение в сфере дорожного движения, следует отметить, что, как и иным административным правонарушениям, ему присущи признаки – противоправность, виновность, наказуемость. Данные признаки характеризуют административное нарушение Правил дорожного движения и отличаются от уголовно наказуемого деяния (ст. 264 УК РФ). Особое значение имеет такой признак, как общественная опасность, указывающая на степень опасности последствий нарушения Правил дорожного движения, то есть содержание проступка, которое определяет его отрицательную оценку со стороны государства и вызывает необходимость установления за его совершение уголовной ответственности.

Любой административный проступок, заключающийся в нарушении Правил дорожного движения, являющийся причиной дорожно-транспортного происшествия, ставит под угрозу жизнь и здоровье людей и наносит материальный ущерб обществу (повреждение транспортных средств, сооружений, дорог, приводит к задержки движения и т.п.). В зависимости от тяжести конкретных последствий определяется характер происшествия и решается вопрос о виде ответственности. Схематично же связь между административным правонарушением (проступком), происшествием и преступлением в сфере дорожного движения выглядит следующим образом: нарушение Правил дорожного движения (проступок), если оно повлекло несчастные случаи с людьми или материальный ущерб, рассматривается по общему правилу в качестве дорожно-транспортного происшествия, а при наличии последствий, перечисленных в уголовном законе, – в качестве дорожно-транспортного преступления. Давая приведенной формуле криминологическое толкование, проф. В.И. Жулев утверждает, что «...предупреждение нарушений Правил дорожного движения является одновременно и профилактикой дорожно-транспортных происшествий, а также преступных нарушений в сфере дорожного движения» [2, с. 42]. Таким образом, имея единую природу причин возникновения правонарушения и преступления, необходимо вырабатывать единые способы изучения и методы воздействия на детерминанту негативного явления.

Как отмечается во многих специальных источниках, между различными формами противоправного поведения существует постоянная зависимость, отражающая связи состояния общественного порядка с правонарушаемостью и преступностью. Наиболее тесная связь существует между однородными правонарушениями

и преступлениями, например, как мы уже отмечали, между дорожно-транспортными правонарушениями и преступлениями в сфере дорожного движения. Причем, как показывает практика, чем выше показатели работы по выявлению нарушений Правил дорожного движения, тем ниже аварийность и дорожно-транспортная преступность. И, наоборот, сокращение или стабилизация числа выявленных нарушений в процессе интенсивной автомобилизации при росте показателей аварийности и преступности свидетельствует о серьезных недостатках в работе ГИБДД.

В наше время, когда жизнь наполнилась различными техническими устройствами, действие которых определяется не только желаниями и волей человека, но и естественными закономерностями, безопасность людей не зависит лишь от общественной безопасности. Ввиду этого проф. В.И. Майоров отмечает, что под безопасностью в сфере дорожного движения как разновидностью общественной безопасности понимается специфическое состояние упорядоченных в результате нормотворчества и правореализации общественных отношений с целью исключения реальных и потенциальных угроз для участников дорожного движения, степень и качество их защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий при осуществлении общественно необходимого перемещения людей, предметов их труда [7, с. 42].

Интерес представителей криминологической науки к процессу предупреждения дорожно-транспортных преступлений проявился сравнительно недавно – в 80-90-е годы прошлого столетия [1, 3, 4]. В специальной литературе, посвященной этой проблеме, находят отражение и темы дорожно-транспортных преступлений, транспортной преступности, методики расследования дорожно-транспортных преступлений, виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений и т. д.

Криминологи отмечают, что более продуктивным при изучении детерминации противоправного поведения является детальный анализ механизма совершения преступления, поскольку он предполагает не только выявление всего комплекса событий, явлений, процессов, свойств личности, но и их взаимодействие, а также роли каждого из факторов в преступлении [4, с. 4]. К сожалению, несмотря на достаточную проработанность темы о дорожно-транспортных правонарушениях, четкое определение механизма дорожно-транспортного происшествия в настоящее время, отсутствует. Однако отдельные ученыe, исследовавшие сущность данного явления,

указывают на принципиальное значение его разработки и в рамках административного права, поскольку такая позиция позволяет не только очертировать круг элементов механизма данного вида правонарушения, но и проникнуть в сущность необходимого профилактического воздействия исследуемого явления [7, с. 12].

Выработка единого подхода к изучению механизма дорожно-транспортного происшествия обусловлена, на наш взгляд, и тем, что криминологический подход позволяет подробно проанализировать механизмы проявления преступного поведения личности. Как мы отметили выше, любые запрещенные законом преступки людей являются правонарушениями, противоправными действиями и классифицируются, как правило, согласно видам ответственности, установленным действующим законодательством. Преступление является наиболее опасным и тяжелым видом правонарушений, поэтому в криминологии, и не только, оно выделяется из всей системы правонарушений, вследствие чего сам термин «правонарушение» употребляется в двух смыслах: преступление и другое противоправное действие (правонарушение). Оценивая с криминологической точки зрения преступление, мы говорим о преступном поведении, а оценивая другие правонарушения – ведем речь о непреступных формах противоправного (антиобщественного) поведения [5, с. 168].

Противоправное поведение – это социально опасное поведение индивидов или групп, подконтрольное их сознанию и воле, движимое мотивами корысти, ненависти, агрессивности, нарушающее существующие в обществе правовые нормы и влекущее юридические последствия.

Дорожно-транспортные преступления являются разновидностью транспортных происшествий. Уголовный кодекс РФ в Главе 27 закрепляет ответственность за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, к которым относят ряд норм, характеризующих преступления в транспортной сфере.

Как показала практика, в сфере дорожного движения чаще других совершаются преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ (Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств). Объектом преступления при этом являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств, а обязательными альтернативными объектами – общественные отношения, обеспечивающие здоровье (ч. 1 и ч. 2 ст. 264 УК РФ) или жизнь человека (ч. 3-6 ст. 264 УК РФ).

Субъективная сторона данного преступления характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия или небрежности.

При этом преступная небрежность и легкомыслие проявляется не к какому-нибудь неопределенному действию или бездействию со стороны водителя, а речь идет о психическом отношении по отношению к нарушению Правил дорожного движения, то есть деяния лица носят изначально правонарушающий характер. По мнению В.И. Жулева, «пренебрежение общественными интересами и возможностью наступления тяжких последствий и стыкует психологию субъекта неосторожного преступления с психологией субъекта умышленного преступления, который желает наступления общественно опасного результата или сознательно допускает его наступление. И тот и другой свои личные интересы ставят выше охраняемых законом общественных интересов» [2, с. 41]. В.И. Жулев особо отмечает, что для субъектов дорожно-транспортных преступлений характерно более выраженное пренебрежение общественными интересами, чем для субъектов иных неосторожных преступлений [2, с. 42].

Для правильного уяснения криминальной сущности дорожно-транспортных преступлений и социально-правовой оценки лиц, совершивших эти преступления, необходимо уяснить связь дорожно-транспортного преступления с фактом нарушения Правил дорожного движения, что позволит раскрыть реальный механизм происхождения той критической ситуации, которая привела к уголовно наказуемому деянию.

Именно характер проступков, предшествующих преступному результату, позволяет раскрыть психологический и социально-правовой портрет правонарушителя. Дорожно-транспортное происшествие первоначально заключается в возникновении признаков, характерных для дорожно-транспортного правонарушения с вредными последствиями, а затем, например, из-за несоответствия психофизиологических особенностей водителя, его низкой профессиональной квалификации, может перерасти в общественно опасное деяние, то есть в дорожно-транспортное преступление. Таким образом, дорожно-транспортное преступление можно представить как динамический процесс, определенное взаимодействие составляющих его элементов: участников дорожного движения (как правило, водителя и пешехода), сложной технической системы (механического транспортного средства), информационной системы и дорожной ситуации, с более высокой степенью вредности, чем проступок [10, с. 63].

Из изложенного выше, можно сделать общий вывод о том, что разработанные криминологической наукой общие методологические подходы изучения личности, ее противоправного поведения, причин такого поведения, а также самого негативного социального явления, могут распространяться и на случаи изучения природы дорожно-транспортных правонарушений.

В то же время относительная самостоятельность и специфика дорожно-транспортной преступности как элемента общей преступности предопределяют необходимость уточнения некоторых общих положений, выявления специфических причин, определения их соотношения с причинами конкретных преступлений, выявления криминогенных условий, способствующих проявлению дорожно-транспортной преступности. В чем же заключается практическая значимость изучения этих проблем? По мнению автора, этот вопрос заключается, прежде всего, в том, что многие ученыe в новых социально-экономических и правовых условиях, ведя речь о безопасности дорожного движения, продолжают «бороться» с травматизмом и аварийностью, невольно подменяя понятие «воздействие на аварийность» понятием «борьба с аварийностью», обедня тем самым имеющийся арсенал воздействия на это социальное явление. Возможно, это связано с тем, что в России, несмотря на всю сложность обстановки с преступностью, нет единой системы органов, ведущих предупредительную деятельность, а также единого закона, регулирующего эту деятельность. Неоднократно предпринимаемые попытки разработки и обсуждения законопроектов профилактической направленности по обеспечению безопасности дорожного движения не дали результата, а существовавшая некая система предупреждения травматизма оказалась неэффективной из-за отсутствия должного нормативно-правового организационного ресурсного обеспечения.

Все это предопределяет значимость и актуальность исследования проблемы дорожно-транспортной аварийности. Системный подход к проблеме обеспечения безопасности в сфере дорожного движения, изучение комплекса объективных и субъективных обстоятельств, сопутствующих дорожно-транспортным происшествиям, позволяют выявить их закономерности, определить взаимосвязи объективных и субъективных факторов, раскрыть социально-правовое содержание проблемы. Познание закономерностей, расширение представления об их социальной природе и роли субъективных факторов позволяет

использовать при их исследовании положения теории причинности в криминологии, методологию виктимологической характеристики дорожно-транспортных происшествий, а также уяснить влияние социально-экономических факторов на положение дел с профилактикой дорожно-транспортных правонарушений и предупреждением

дорожно-транспортной преступности. Многофакторность взаимодействия в процессе дорожного движения элементов и обстоятельств, предопределяет необходимость уяснения условий, которые способствуют совершению дорожно-транспортных происшествий, связанных с действиями виновных лиц.

Примечания

1. Государственные и общественные меры предупреждения преступности. – М., 1963.
2. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортного происшествия. – М., 1989.
3. Игошев К. Е. Типология личности преступника и мотивация преступного поведения. – Горький, 1974.
4. Кудрявцев В. Н. Причинность и детерминизм в криминологии // Проблемы причинности в криминологии и уголовном праве. – Владивосток, 1983.
5. Майоров А. В., Царакова А. П. О едином подходе при изучении правонарушений в области дорожного движения и преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ // Актуальные проблемы права России и стран СНГ – 2010 : материалы XII Международ. науч.-практ. конференции (г. Челябинск, 1-2 апреля 2010 г.). – Челябинск : Южно-Уральский государственный университет, 2010. – Ч. 1. – С. 165-171.
6. Майоров В. И. К вопросу о необходимости уточнения законодательного определения безопасности дорожного движения // Проблемы права. – 2009. – № 2. – С. 75-80.
7. Майоров В. И. Системный подход к обеспечению безопасности участников дорожного движения // Транспортное право. – 2008. – № 2. – С. 10-12.
8. Майоров В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». – 2012. – Вып. 29. – С. 99-101.
9. Сайт ГИБДД России. – <http://www.gibdd.ru/stat/charts/>
10. Якубенко Н. В. Правоотношения и юридическая ответственность в антропотехнической системе: дорожное движение. – Тюмень, 2000.

МАЙОРОВ Андрей Владимирович, кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой Государственных и гражданско-правовых дисциплин факультета Подготовки сотрудников правоохранительных органов, Южно-Уральский государственный университет (НИУ).

E-mail: AB_Majorov@mail.ru

MAYOROV Andrey, Candidate of Law, Head of State and Civil Disciplines Chair, Faculty of Law Enforcement Officers' Training, South Ural State University (National Research University).

E-mail: AB_Majorov@mail.ru