

Научная статья
УДК 34

ИСТОРИЧЕСКИЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ПРАВОВЫХ НОРМ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ ПАССАЖИРОВ И ПЕШЕХОДОВ НА ТРАНСПОРТЕ

Петров Сергей Анатольевич

Дальневосточный юридический институт МВД России имени И. Ф. Шилова,
Хабаровск, Россия

petrovdvumvd@mail.ru

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению истории развития и становления нормативно-правовых актов, обеспечивающих ответственность пассажиров и пешеходов за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. На протяжении всей современной истории развития законодательства, начиная с 1922 года и по настоящее время, правовое регулирование поведения пассажиров и пешеходов происходило параллельно с развитием транспорта. Государственная политика в области транспортной безопасности была направлена на оптимизацию уголовного законодательства и совершенствование административных запретов, устанавливающих наказание за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Ключевые слова: пассажир, пешеход, уголовное законодательство, правила поведения, ответственность, безопасность движения, транспорт.

Для цитирования: Петров С. А. Исторические этапы развития правовых норм, регулирующих правила поведения пассажиров и пешеходов на транспорте // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 2(103). С. 21–29.

HISTORICAL STAGES OF THE DEVELOPMENT OF LEGAL NORMS GOVERNING THE RULES OF BEHAVIOR OF PASSENGERS AND PEDESTRIANS ON TRANSPORT

Sergey A. Petrov

Shilov Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
Khabarovsk, Russia

petrovdvumvd@mail.ru

Annotation. The article is devoted to the history of the development and formation of regulatory legal acts that establish the responsibility of passengers and pedestrians for violations of traffic safety rules and the operation of vehicles. Throughout the modern history of the development of legislation, from 1922 to the present, the legal regulation of the behavior of passengers and pedestrians has occurred in parallel with the development of transport. The State policy in the field of transport security was aimed at optimizing criminal legislation and improving administrative prohibitions that establish penalties for violations of rules that ensure safe operation of transport.

Keywords: passenger, pedestrian, criminal law, rules of conduct, responsibility, traffic safety, transport.

For citation: Petrov S. A. Historical stages of the development of legal norms governing the rules of behavior of passengers and pedestrians on transport // Scientific bulletin of the Oryol Law Institute of the MVD of Russia named after V.V. Lukyanov. 2025. № 2(103). P. 21–29.

Регламентирование поведения граждан на транспорте всегда было связано с государственной политикой в области поддержания порядка и соблюдения правил безопасности на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры. Развитие законодательства, устанавливающего ответственность пассажиров и пешеходов за соблюдение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, берет своё начало в послереволюционный период становления Советского государства. Именно в это время в стране начали активно развиваться все виды транспорта. В первые годы существования Советского государства уголовное законодательство было основано на системе запретов, которые были закреплены не только в уголовном законе, но и в других нормативных актах, издаваемых различными органами власти. К ним относились декреты, воззвания, обращения к населению, постановления съездов и т. д. Замечено, в тот период существовала переоценка значения роли уголовного права в обеспечении безопасности функционирования транспорта, делался неоправданный упор на неадекватно жёсткие меры воздействия к правонарушителям, при определении ответственности игнорировалось основополагающее начало уголовного права – принцип виновной ответственности [1, с. 11–13].

Отправной точкой в формировании правовой базы для регулирования, обеспечения порядка и безопасности на транспорте стало принятие Уголовного кодекса РСФСР (далее – УК РСФСР) в 1922 году¹. Как отмечают некоторые авторы, первоначально данный документ проигнорировал формирование специальных составов преступлений, предусматривающих ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта [2, с. 9]. В случае гибели людей или нанесения им травм в результате транспортных происшествий действия виновных лиц квалифицировались по соответствующим статьям, содержащимся в гл. V УК РСФСР «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности». В главу VIII УК РСФСР, объединяющую составы преступлений против общественной безопасности, публичного порядка и здоровья населения, была включена ст. 218 УК РСФСР. Уголовно-правовая норма предусматривала ответственность за неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением, направленных на обеспечение порядка и безопасности движения на железных дорогах и водных путях сообщения. В этот период государство в большей степени уделяло внимание железнодорожному и водному транспорту, а в силу того, что воздушный и автомобильный транспорт ещё не был в достаточной степени развит, законодатель эти сферы транспортной деятельности обошёл вниманием.

Декретом ВЦИК и СНК от 08.02.1923 было предоставлено право Народному комиссариату путей сообщения издавать обязательные постановления для обеспечения порядка и безопасности на железнодорожном и водном транспорте. За нарушение этих постановлений предусматривался штраф, а за уклонение от уплаты штрафа виновные лица привлекались к уголовной ответственности по ст. 218 УК РСФСР². Необходимо отметить, что обязательные постановления, о которых упоминается в ст. 218

¹ О введении в действие Уголовного Кодекса РСФСР. Постановление ВЦИК от 1 июня 1922 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://parvo.by>. (дата обращения: 12.03.2025).

² О предоставлении народному комиссариату путей сообщения права издания обязательных постановлений в целях обеспечения охраны порядка и безопасности на транспорте, о взысканиях за нарушение этих постановлений: декрет ВЦИК и СНК от 8 февраля 1923 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://base.consultant.ru> (дата обращения 12.03.2025).

УК РСФСР, распространялись не только на водителей и лиц, обеспечивающих работу транспорта, но и на иных лиц, кто нарушил эти постановления, включая пассажиров и пешеходов. Впоследствии уголовно-правовая норма получила дальнейшее развитие в новой редакции статьи, которая была принята Постановлением ВЦИК от 10.07.1923 «Об изменениях и дополнениях уголовного кодекса РСФСР»¹. В соответствии с диспозицией статьи теперь ответственность за несоблюдение существующих правил на транспорте распространялась на все виды транспорта. В новой редакции ст. 218 УК РСФСР была сформулирована следующим образом – «Неисполнение или нарушение правил, установленных законом или специальным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по сухопутным, водным и воздушным путям сообщения». Важно подчеркнуть, что в новой редакции статьи была предусмотрена ответственность за несоблюдение правил и безопасности движения на всех видах транспорта: автомобильном, железнодорожном, морском и внутреннем водном, а также на воздушном. На тот период времени это было значительным достижением в области обеспечения транспортной безопасности. Законодательно существовала чётко определённая ответственность всех участников движения за несоблюдение существующих правил и норм поведения на транспорте, включая пассажиров и пешеходов. Была создана основа для выделения в уголовном праве отдельного предмета регулирования общественных отношений в области обеспечения порядка и безопасности на всех видах транспорта.

Вместе с тем следует признать, что при всех положительных аспектах уголовно-правовая норма имела определённые недостатки. Дело в том, что состав преступления ст. 218 УК РСФСР был формальным, так как в ней не были предусмотрены последствия, и санкция за совершение преступления предусматривала штраф до 300 руб. или принудительные работы. Кроме того, уголовная ответственность по уголовно-правовой норме наступала лишь в том случае, если лицо, нарушившее соответствующие правила или обязательные постановления, уклонялось от уплаты штрафа. По сути, уголовно-правовая норма по конструкции состава и имеющейся слабой санкции в большей степени соответствовала административной норме, что значительно ослабляло эффективность борьбы с преступными нарушениями правил безопасности на транспорте.

Следующим этапом в истории развития уголовного законодательства стало введение Постановлением ВЦИК от 22.11.1926 Уголовного кодекса РСФСР в редакции 1926 года². К сожалению, в принятом Уголовном кодексе не была предусмотрена статья, которая устанавливала бы уголовную ответственность за нарушение правил, обеспечивающих порядок и безопасность движения, подобно ст. 218 УК РСФСР 1922 года. Законодатель не учёл потребность в уголовно-правовом регулировании общественных отношений, связанных с транспортной безопасностью, и оставил без внимания правовую регламентацию действий водителей транспортных средств, пассажиров, пешеходов и других участников движения. Дальнейшее развитие правовых норм в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств было приостановлено. Все нарушения правил на транспорте теперь рассматривались не по формальному составу, а при наступлении определённых общественно опасных последствий и по статье общеуголовной направленности. Так, ст. 145 УК РСФСР 1922 года предусматривала ответственность за неосторожное телесное повреждение, если оно явилось последствием сознательного несоблюдения

¹ Об изменениях и дополнениях Уголовного кодекса РСФСР [Электронный ресурс]: постановление ВЦИК от 10 июля 1923 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О введении Уголовного кодекса РСФСР в редакции 1926 г. [Электронный ресурс]: постановление ВЦИК от 22 ноября 1926 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

правил предосторожности, установленных законом или распоряжением власти, и повлекло за собой последствия, указанные в ст. 142 УК (тяжкое телесное повреждение, смерть) и ч. 1 ст. 143 УК (лёгкое телесное повреждение, не опасное для жизни, но причинившее расстройство здоровья). По указанной статье к уголовной ответственности привлекались водители транспорта, лица, выполнявшие работу на транспорте, а также пассажиры, пешеходы и другие участники движения, чьими действиями были нарушены установленные и охраняемые законом правила на транспорте и причинены общественно опасные последствия. В дальнейшем, согласно разъяснениям Пленума Верховного Суда СССР от 26.05.1932, водители автомобильного транспорта за совершение автоаварий с человеческими жертвами стали привлекаться по ст. 111 УК, предусматривающей уголовную ответственность за невыполнение должностным лицом действий, которое оно по обязанности должно было выполнить, а равно небрежное или недобросовестное отношение к возложенным по службе обязанностям¹. Пленум Верховного Суда СССР от 15.09.1950 «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте» разграничил уголовную ответственность водителей, являющихся работниками автомобильного транспорта или таковыми не являющимися². В целом можно отметить, что в период действия Уголовного кодекса 1926 года и до принятия Уголовного кодекса 1960 года все преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и охраняемого порядка на транспорте, квалифицировались по общеуголовным составам. Развитие законодательства в борьбе с транспортными преступлениями заключалось в периодических разъяснениях Верховного Суда СССР о квалификации действий лиц, совершивших транспортные преступления.

Правовыми запретами, регулирующими поведение граждан на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, выступали подзаконные акты, издаваемые ведомствами, в чьём введении находился транспорт. Например, согласно обязательному Постановлению Министерства путей сообщения СССР, введённому Приказом МПС от 07.06.1949, в целях обеспечения общественного порядка безопасности движения, противопожарной охраны и санитарного состояния на железнодорожном транспорте воспрещался: проход и проезд без установленных пропусков по железнодорожным путям на станциях и перегонах, вне установленных переездов; проезд на переходных площадках, в тамбурах, на буферах, подножках и крышах вагонов, вскакивание и соскакивание на ходу поезда. Пастьба скота без разрешения железнодорожной администрации в пределах полосы отвода, оставление скота без надзора в полосе отвода, а также прогон скота через полотно дороги вне установленных переходов и проездов³.

Министерство путей сообщения СССР 31 августа 1953 г. утвердило Правила проезда автогужевого транспорта, провоза особо тяжёлых и громоздких грузов через переезды железных дорог⁴. Лица, виновные в нарушении настоящего постановления, подвергались в административном порядке штрафу. Штрафы применялись в тех

¹ О квалификации нарушения работниками автотранспорта и городских железных дорог трудовой дисциплины в случае аварий [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного суда СССР от 26 мая 1932 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 г. № 16/12/у. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ Обязательное Постановление Министерства путей сообщения СССР: приказ МПС от 7 июня 1949 г. № 465/ЦЗ // Сборник важнейших материалов по технике безопасности и промышленной санитарии на железнодорожном транспорте. М., 1954.

⁴ Правила проезда автогужевого транспорта, провоза особо тяжелых и громоздких грузов через переезды железных дорог [Электронный ресурс]: приказ Министерства путей сообщения СССР 31 августа 1953 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

случаях, когда эти нарушения не влекли за собой уголовной ответственности, то есть без наступлений общественно опасных последствий. Таким образом, при отсутствии единой уголовно-правовой регламентации общественных отношений в сфере безопасности движения транспортных средств и правил поведения на транспорте действовали множественные ведомственные акты, которые устанавливали правовые запреты на отдельных видах транспорта.

С развитием экономики значение транспорта приобретало особый смысл как одна из важнейших отраслей народного хозяйства. Естественно, всё больше сказывалось несовершенство уголовного законодательства и неспособность осуществления государственной политики в области транспортной безопасности. Отсутствие уголовно-правовых норм в сфере транспортных преступлений не обеспечивало нормальную и безопасную работу транспорта, порождало множество серьёзных проблем с обеспечением правил движения и эксплуатации транспортных средств. Безусловно, важным шагом в развитии уголовного права и регулировании общественных отношений в области обеспечения безопасности на транспорте стало принятие Уголовного кодекса РСФСР в 1960 году¹.

В главу X УК РСФСР 1960 года «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения» законодатель поместил три статьи, устанавливающих ответственность за нарушение правил безопасности движения транспортных средств и правил об охране порядка на транспорте. В уголовном законодательстве впервые появился состав преступления, которым предусматривалась уголовная ответственность за нарушение правил поведения на транспорте работниками транспорта и другими лицами, в том числе пассажирами и пешеходами. Статья 213 УК РСФСР была сформулирована простой диспозицией и изложена в следующей редакции: «Нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения, если это повлекло гибель людей и иные тяжкие последствия». Рассматривая диспозицию уголовно-правовой нормы, необходимо обратить внимание на следующие особенности её конструкции.

Во-первых, в статье законодатель не определил круг лиц, которые являются субъектами преступления. Позже Верховный Суд СССР в Постановлении от 06.10.1970 № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» дал разъяснения, что субъектом преступления в ст. 213 УК РСФСР могут быть признаны пешеходы, велосипедисты, погонщики скота и иные лица, не перечисленные в ст.ст. 211, 211.1, 211.2, 212.1, 85, 252 УК РСФСР, если нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения повлекло указанные в статье последствия².

Во-вторых, в статье не указывался вид транспорта, правила которого охранялись под запретом уголовного наказания за их нарушения, в связи с чем действие уголовно-правовой нормы распространялось на автомобильный, городской электротранспорт, железнодорожный, водный и воздушный транспорт.

В-третьих, диспозиция статьи была изложена материальным составом и ответственность наступала в том случае, если нарушение повлекло гибель людей или иные тяжкие последствия. Законодатель не дал разъяснения понятию «тяжкие последствия», и правоприменитель ориентировался на сложившуюся следственно-судебную практику и мнение учёных-правоведов, дававших толкование применения уголовного закона. Так, в комментариях Ю. Д. Северина было указано, что к числу

¹ Уголовный кодекс РСФСР 1960 года // Ведомости ВС РСФСР, 1960, № 40, ст. 591

² О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях [Электронный ресурс]: постановление Верховного суда СССР от 6 октября 1970 г. № 11. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

тяжких последствий следует отнести причинение одному или нескольким гражданам смерти, тяжких, менее тяжких или лёгких с расстройством здоровья телесных повреждений. К тяжким последствиям отнесено причинение государственным, общественным организациям или отдельным гражданам значительного материального ущерба: уничтожение, повреждение транспортных средств, путевых сооружений, перевозимых грузов, длительный перерыв в движении транспорта [3, с. 409].

В-четвёртых, статья была сформулирована бланкетным способом и отсылала к иным нормативным правовым актам отраслевого права. При наступлении общественно опасных последствий в результате неправомерных действий пассажира или пешехода, находившихся на транспорте или на объектах транспортной инфраструктуры, необходимо было устанавливать правовые нормативные акты, регулирующие поведение участников движения на конкретном виде транспорта.

С введением в УК РСФСР 1960 года ст. 213 стало возможным дифференцировать ответственность пассажиров, пешеходов и других участников движения от ответственности водителей транспортных средств и лиц, выполняющих обязанности или работу на транспорте. Всё это, несомненно, способствовало развитию и совершенствованию отраслевого законодательства в области обеспечения правил и порядков на транспорте. С увеличением автомобильного парка возникла необходимость принятия нормативных документов в области регулирования дорожного движения в стране.

В связи с назревшей необходимостью Приказом МВД СССР от 11.01.1960 № 25 с 1 января 1961 г. были введены первые единые по стране «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР»¹. Обращает внимание тот факт, что в принятых Правилах достаточно подробно и доходчиво были изложены в отдельных разделах правила поведения на дорогах пешеходов, пассажиров и велосипедистов. Впоследствии с учётом интенсивного развития автомобильного транспорта и ухудшения дорожной обстановки Правила дорожного движения периодически переиздавались Приказами МВД СССР, на которое было возложено административно-правовое регулирование безопасности дорожного движения.

Очередным шагом в обеспечении автотранспортной безопасности и предупреждении нарушений правил дорожного движения было принятие Советом Министров – Правительством РФ Постановления от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения»². В Правилах были определены понятия «пассажир», «пешеход» и конкретизированы их обязанности. Нарушение установленных Правил с наступлением общественно опасных последствий давало возможность привлекать виновных лиц, которые выступали участниками движения в качестве пассажиров или пешеходов, по ст. 213 УК РФ. Разграничение уголовно-правовой оценки преступных деяний участников дорожного движения способствовало правильной квалификации преступлений и справедливому наказанию за их совершение. Кроме регулирования безопасности дорожного движения, в стратегии государственной политики немаловажное значение занимало обеспечение правил безопасности на железнодорожном, воздушном и водном морском и внутреннем транспорте. Существующие на транспорте отраслевые акты в большей степени регламентировали деятельность должностных лиц, но не содержали правовых запретов поведения пассажиров и пешеходов. Закономерно, что Постановлением Верховного Совета РСФСР от 20.06.1984 был введён в действие «Кодекс РСФСР об административных правонарушениях». Он стал первым кодифицированным государственно-правовым

¹ Правил движения по улицам и дорогам Союза ССР. Издательство «Звезда». Минск, 1961.

² О правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090.

актом по вопросам административной ответственности, определяющим конкретные виды правонарушений и виды наказаний за них¹.

Введение в действие КоАП РСФСР дало возможность шире применять ст. 213 УК, так как при нарушениях правил безопасности, установленных на транспорте, за которых предусматривалась административная ответственность, при наступлении общественно опасных последствий виновные лица привлекались к уголовной ответственности по соответствующей уголовно-правовой норме. Закон об административных правонарушениях компенсировал существующий юридический пробел в установлении правовых запретов для пассажиров, пешеходов и иных лиц, нарушивших установленные правила порядка и безопасности движения на различных видах транспорта. Помимо действовавшего Кодекса РСФСР об административных правонарушениях, Правительство Российской Федерации принимало отдельные постановления, направленные на обеспечение общественного порядка и регулирующие правила поведения граждан на транспорте. В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 08.02.1986 № 197 был расширен перечень правонарушений на железнодорожном, морском и воздушном транспорте и определен круг должностных лиц, которые были наделены правом налагать штраф за совершение правонарушений на транспорте². Согласно постановлению в Кодекс об административных правонарушениях РСФСР были добавлены новые административные деликты. В 1987 году Министерство путей сообщения СССР разработало и утвердило правила безопасности для граждан на железнодорожном транспорте, в которых были подробно изложены предписания поведения пешеходов и пассажиров в зоне действия железной дороги³.

В новом Уголовном кодексе Российской Федерации, принятом в 1996 году, законодатель выделил транспортные преступления в отдельную главу «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». В отношении участников движения, которые не являются водителями транспортных средств, была введена ст. 268 УК РФ. В первоначальной редакции она была сформулирована следующим образом: «Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 настоящего Кодекса) правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда человеку...». Вторая часть статьи предусматривала ответственность за аналогичные действия, повлекшие смерть одного человека, а третья часть – ответственность за аналогичные действия, повлекшие смерть двух и более лиц⁴.

Диспозиция уголовно-правовой нормы начинается с перечисления субъектов преступления. Два субъекта преступления конкретно определены – это пассажир и пешеход. Ссылка на других участников движения, кроме лиц, указанных в ст. 263 и 264 УК РФ, обязывает правоприменителя при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств выяснять, какое непосредственное отношение имеет лицо к движению транспорта и взаимодействие его с транспортом в процессе движения.

¹ О введении в действие Кодекса РСФСР об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: постановление Верховного Совета РСФСР от 20 июня 1984 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Об административной ответственности за нарушение на железнодорожном, морском и воздушном транспорте правил пользования средствами транспорта, правил об охране порядка и безопасности движения, правил пожарной безопасности... [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров СССР от 8 февраля 1986 г. № 197. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ Правила безопасности граждан на железнодорожном транспорте. Утверждены Министерством путей сообщения СССР 29 июня 1987 г. М., Транспорт, 1987.

⁴ Уголовный кодекс РСФСР 1960 года // Ведомости ВС РСФСР, 1960, № 40, ст. 591.

Как и в предшествующем Уголовном кодексе, диспозиция статьи изложена бланкетным способом, то есть накладывает на правоприменителя обязанность устанавливать действующие порядки и правила на транспорте. Как справедливо замечено, выделенная проблема усугубляется ещё и тем, что, в отличие от уголовного законодательства, находящегося в исключительном ведении Российской Федерации, другие законы и иные нормативные акты, на которые так или иначе ссылаются бланкетные уголовно-правовые нормы, могут относиться к совместной компетенции России и её субъектов (например, отрасли административного, налогового и трудового права) либо вовсе к региональному или ведомственному уровням [4, с. 143–146].

В первоначальной редакции первая часть ст. 268 УК РФ предусматривала ответственность за преступные нарушения правил, обеспечивающие безопасную работу транспорта, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью. В процессе развития уголовно-правового законодательства репрессивность уголовной политики несколько уменьшилась и уголовно наказуемость деяния стала определяться с причинения тяжкого вреда здоровью. Федеральным законом из первых частей статей транспортных составов преступлений, в том числе и ст. 268 УК РФ, было исключено общественно опасное последствие как причинение средней тяжести вреда здоровью человеку¹. Кроме того, существенно ослабла санкция третьей части состава преступления и вместо «от четырёх до восьми» лет лишения свободы осталось «до семи» лет. Как отмечают авторы, в целом для уголовной политики современной России характерна нерепрессивная тенденция уголовной политики. Многие определяют эту линию уголовной политики либеральной [5, с. 136–144].

С 30 декабря 2001 года действует нынешний Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации, который значительно расширил перечень административных правонарушений. Известно, что правовые запреты появляются там, где требуется жёстко упорядочить (урегулировать) общественные отношения. Необходимость в этом возникает всякий раз, когда граждане, общество или государство испытывают угрозы своим интересам [6 с. 202–208]. КоАП РФ все транспортные деликты разграничил по двум главам. В главу 11 «Административные правонарушения на транспорте» вошли статьи, устанавливающие административную ответственность пассажиров, пешеходов и других участников движения за правонарушения на железнодорожном, воздушном, водном морском и внутреннем транспорте и метрополитене. Глава 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения» объединяет правонарушения, совершённые в сфере дорожного движения. Следует обратить внимание на ст. 12.30 КоАП, которая предусматривает административную ответственность за нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлёкшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего². Диспозиция статьи чётко определяет границы административной ответственности по тяжести наступления вредных последствий.

В целом стоит отметить, что законодательство, регулирующее уголовную и административную ответственность пассажиров, пешеходов и других участников движения, непрерывно развивается. В Правила дорожного движения регулярно вносятся изменения и дополнения. В большей степени это связано с изменениями условий

¹ О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Рос. Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях: Федер. закон Рос. Федерации от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации, 2002. № 1 (ч. 1), ст. 2.

дорожного движения, появлением на дорогах новых участников движения, например лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, значительным увеличением количества транспорта и интенсивности транспортных потоков. В связи с этим повышается ответственность пассажиров и пешеходов за соблюдение правил дорожного движения. Для обеспечения эффективного регулирования поведения на транспорте пассажиров, пешеходов и других участников движения необходимо постоянное совершенствование отраслевого законодательства и в первую очередь административного, устанавливающего ответственность граждан за противоправные действия на всех видах транспорта.

1. Головкин В. В. Развитие ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта в отечественном уголовном праве // Научный вестник Омской академии МВД России. Омск, 2009, № 3(34). С. 11–13.
2. Жулев В. И. Транспортные преступления. М., 2001. 190 с.
3. Комментарий к Уголовному кодексу РСФСР под ред. Ю.Д. Северина. М., 1980. 480 с.
4. Решняк М. Г. Бланкетные уголовно-правовые нормы: проблемы действия во времени и в пространстве // Пробелы в Российском законодательстве. М., 2013, № 1. С. 143–146.
5. Клёнова Т. В. Общественная опасность – истинное свойство преступления // Библиотека криминалиста. М., 2013. № 2 (7). С. 136–144.
6. Дерюга А. Н. Социально-правовые аспекты профилактики административных правонарушений // Сборник материалов международной научно-практической конференции 29-30 мая 2014 г. ДВЮИ МВД России, Хабаровск, 2014. С. 202–208.

1. Golovko V. V. Razvitie otvetstvennosti za narushenie pravil, obespechivayushhix bezopasnyuyu rabotu transporta v otechestvennom ugovnom prave // Nauchny`j vestnik Omskoj akademii MVD Rossii. Omsk, 2009, № 3(34). S. 11–13.
2. Zhulev V. I. Transportny`e prestupleniya. M., 2001. 190 s.
3. Kommentarij k Ugolovnomu kodeksu RSFSR pod red. Yu.D. Severina. M., 1980. 480 s.
4. Reshnyak M. G. Blanketny`e ugovno-pravovy`e normy`: problemy` dejstviya vo vremeni i v prostranstve // Probely` v Rossijskom zakonodatel`stve. M., 2013, № 1. S. 143–146.
5. Klyonova T. V. Obshhestvennaya opasnost` – istinnoe svojstvo prestupleniya // Biblioteka kriminalista. M., 2013. № 2 (7). S. 136–144.
6. Deryuga A. N. Social`no-pravovy`e aspekty` profilaktiki administrativny`x pravonarushenij // Sbornik materialov mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konfe-rencii 29-30 maya 2014 g. DVYuI MVD Rossii, Khabarovsk, 2014. S. 202–208.

Информация об авторе

Сергей Анатольевич Петров. Доцент кафедры криминалистики.
Дальневосточный юридический институт МВД России имени И.Ф. Шилова.
680020, Россия, г. Хабаровск, пер. Казарменный, 15.

Information about the author

Sergey A. Petrov. Associate Professor of the Department of Criminology.
I.F. Shilov Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia.
680020, Russia, Khabarovsk, Kazarmenny Str., 15.

Статья поступила в редакцию 25.03.2025; одобрена после рецензирования 23.05.2025; принята к публикации 17.06.2025.

The article was received in the editorial office on 25.03.2025; approved after review on 23.05.2025; accepted for publication on 17.06.2025.