

Проблемы и вопросы конституционного и административного права

УДК 351.811.12
ББК Х401.133.12

РАЗГРАНИЧЕНИЕ И КЛАССИФИКАЦИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СПОСОБА УПРАВЛЕНИЯ И ФОРМЫ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

В. А. Городокин

Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск

В статье рассматриваются вопросы разграничения участников дорожного движения, таких как водитель, пассажир и пешеход, по их фактическим действиям на дороге и по возможности воздействия на органы управления транспортного средства. Проанализированы правила дорожного движения Украины, Республики Казахстан и Республики Беларусь в части решения подобных вопросов. Проведен анализ термина «управление транспортным средством» и относимости его к водителю и пассажиру, воздействовавшему на органы управления.

Ключевые слова: участники дорожного движения, водитель, пешеход, пассажир, правила дорожного движения.

Как видно из определений, приведенных в статье «Участники дорожного движения Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Украины» [2, с. 73–79], различия существуют как между субъектами дорожного движения, так и в определении каждого из них в правилах дорожного движения различных государств. При этом, несмотря на существенную разницу между определениями каждого из субъектов, в некоторых случаях разграничение их проблематично. Например, в российских правилах из определения понятия «водитель» следует, что даже так называемый инструктор, производящий обучение вождению и способный оказать воздействие на такие органы управления, как педали сцепления и тормоза, по факту не является водителем, а лишь «приравнивается» к последнему [8, с. 3]. Тот же «инструктор» является водителем, согласно формулировке в Правилах дорожного движения Украины [5, с. 4]. Вместе с тем в определениях водителя всех исследуемых правил дорожного движения общими для всех стали действия, направленные на управление транспортным средством.

Какие же действия должен совершать водитель, чтобы подпадать под понятие «лицо,

управляющее каким-либо транспортным средством»?

В толковых словарях представлены следующие толкования слова «управлять»:

1) приводить в движение, направлять ход, действие кого-либо или чего-либо, пользуясь механизмами, специальными приспособлениями [3, с. 648];

2) пользуясь какими-либо средствами, приборами, рычагами и т.п., направлять, регулировать движение, ход, работу кого-либо [9, с. 533];

3) направлять, регулировать ход, движение, работу какого-либо механизма, аппарата, средства передвижения, пользуясь какими-либо приборами [1, с. 507];

4) пользуясь какими-нибудь приборами, приемами, приводить в движение, направлять ход, движение кого-либо [10, с. 1078];

5) направлять ход, движение кого-либо, руководить действиями кого-либо [4, с. 818].

С учетом этих определений можно сделать вывод о том, что под управляющими следует понимать комплекс действий, позволяющих с использованием каких-либо механизмов (рычагов) или приемов (манипуляций)

приводить в движение объект, изменять его скорость и направление перемещения.

Возникает логический вопрос: подпадают ли под понятия «водитель» или «лицо, управляющее каким-либо транспортным средством» субъекты, лишенные частично или полностью возможности выполнять весь комплекс действий, связанных с изменением скорости и направления движения объекта перемещения, посредством воздействия на необходимые для этого органы (механизмы, рычаги) управления? В данном случае под объектами перемещения понимаются транспортные средства, а к органам (механизмам, рычагам) управления следует отнести рулевое управление (рулевое колесо, руль), тормозную систему (педаля тормоза, рычаг привода тормозов), систему изменения подачи топлива к двигателю (педаля или рукоятка «газа»), механизм переключения передач в КПП (рычаг переключения передач или селектор выбора передачи) и педаля сцепления. При этом к группе лиц, способных изменить скорость транспортного средства или направление его движения, однако не имеющих полного доступа к органам управления, должны быть отнесены:

- находящиеся вне транспортного средства и толкающие (тянущие) его;
- находящиеся вне транспортного средства, но имеющие возможность воздействовать на рулевое колесо либо непосредственно на управляемые колеса;
- находящиеся на месте пассажира и воздействующие на рулевое колесо (руль);
- находящиеся на водительском месте и разделившие функции управления транспортным средством с иным лицом, воздействуя независимо друг от друга на рулевое колесо (руль), педали (рукоятку) подачи топлива («газа») и тормоза, рычаг переключения передач.

В случае, если указанное расположение субъектов и их функции по управлению транспортным средством не охвачены понятием «водитель», то необходимо прийти к выводу о том, что часть из перечисленных субъектов, фактически являющихся участниками дорожного движения, должна быть отнесена соответственно или к пешеходам или пассажирам, т.к. иная категория согласно действующим формулировкам в правилах РФ, РК, РБ и Украины отсутствует.

Итак, проанализируем группы лиц, перечисленных выше, с целью отнесения их к од-

ной из категорий участников дорожного движения.

1. Лица, находящиеся вне транспортного средства и толкающие (тянущие) его. К пассажирам отнести данную группу лиц, по нашему мнению, нельзя, так как базовым условием для отнесения каких-либо лиц к пассажирам является нахождение их «в» или «на» транспортном средстве. Согласно всем формулировкам, данным в анализируемых правилах дорожного движения государств, не считая некоторых нюансов, все лица, находящиеся вне транспортного средства на дороге и не производящие на ней работу, должны быть отнесены к пешеходам. В данном случае под лицом, производящим на дороге работу, понимается субъект, выполняющий на ней действия в силу своих функциональных обязанностей, например, дорожный рабочий, производящий укладку асфальта, наносящий дорожные разметку или устанавливающий дорожные знаки, элементы ограждения, осуществляющий чистку и мойку объектов технической организации дорожного движения (дорожные знаки, светофорные объекты и т.п.). Также к лицам, выполняющим на дороге действия, обусловленные функциональными обязанностями, следует отнести сотрудников ГИБДД (ГАИ, ДАИ), контролирующих соблюдение безопасности дорожного движения или регулирующих направление потоков транспортных средств и пешеходов. Иными словами, все перечисленные субъекты, находясь вне транспортных средств, но располагаясь в пределах дороги, пешеходами не являются. Все остальные лица, находясь на дороге (включая тротуары, обочины, проезжую часть, разделительную полосу) и располагаясь вне транспортного средства, подпадают под понятие «пешеход». Можно ли сделать вывод, что лица, находящиеся вне транспортного средства и толкающие (тянущие) его, являются пешеходами? На наш взгляд, такой вывод делать преждевременно. Вне всякого сомнения, указанные лица изменяют скорость транспортного средства, более того, согласно информации, полученной при анализе достаточного количества словарей, они «регулируют ход, движение» и, следовательно, осуществляют управление транспортным средством. Тогда согласно формулировкам, данным в правилах дорожного движения РФ, РБ, РК и Украины, указанная группа лиц, управляя транспортным средством, должна быть при-

числена к категории «водитель». По нашему мнению, данный вывод также будет неверным. Во-первых, лиц, управляющих транспортным средством, а, следовательно, и водителей одного транспортного средства в данном случае будет несколько, что должно быть исключено, так как солидарной ответственности при совершении ДТП не существует. Во-вторых, указанные субъекты, имея возможность изменять скорость транспортного средства («регулировать ход»), не имеют доступа к другим рычагам и механизмам, позволяющим изменять направление движения транспортного средства. В-третьих, пределы изменения скорости транспортного средства в исследуемой ситуации (движение под уклон не рассматривается) сопоставимы со скоростью пешехода. В-четвертых, возможность торможения транспортного средствами указанной группой лиц чрезвычайно ограничена. Таким образом, исследуемая группа лиц (либо один субъект, выполняющий те же функции), в соответствии с действующими в правилах дорожного движения формулировками не может быть отнесена ни к одной из утвержденных категорий участников дорожного движения. В соответствии с классификацией, предложенной нами в статье «Понятие участников дорожного движения. Классификация участников в Правилах дорожного движения Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Украины», лица, находящиеся вне транспортного средства и толкающие (тянущие) его, т.е. выполняющие действия, связанные с перемещением и транспортировкой неисправного транспортного средства или транспортного средства с неработающим двигателем, должны быть отнесены к категории «иные лица».

2. Лица, находящиеся вне транспортного средства, но имеющие возможность воздействовать на рулевое колесо либо непосредственно на управляемые колеса. Эти лица с точки зрения классификации имеют много общего с лицами предыдущей группы. Они также не имеют полного доступа к механизмам и рычагам, позволяющим изменять как скорость, так и направление движения транспортного средства. Возможности субъекта по изменению им скорости транспортного средства в рассматриваемом положении минимальны, так как усилие, прикладываемое им, направлено под углом к продольной оси транспортного средства вне зависимости от того, приложено оно к передней стойке кузо-

ва, рамке двери или непосредственно к рулевому колесу, что в еще большей степени снижает величину прилагаемого усилия. Также ограничены у данного субъекта возможности по изменению направления движения транспортного средства, так как при неработающем двигателе управляемость транспортного средства значительно снижается. Вместе с тем согласно определениям, данным в правилах дорожного движения РФ, РБ, РК и Украины, указанное лицо при желании можно отнести как к категории «водитель», так и к категории «пешеход», поскольку, с одной стороны, данный субъект в минимальной степени осуществляет функции по управлению транспортным средством, с другой – находится вне его и не выполняет на дороге какую-либо работу. По нашему мнению, аналогично выводам, сделанным по предыдущей группе лиц, в данном случае в соответствии с предложенной нами классификацией лица, находящиеся вне транспортного средства и выполняющие действия, связанные с перемещением и транспортировкой неисправного транспортного средства или транспортного средства с неработающим двигателем, должны быть отнесены к «иным лицам».

3. Лица, находящиеся на месте пассажира и воздействующие на рулевое колесо (руль). В общем случае в зависимости от конкретной ситуации к лицам данной группы можно отнести как пассажиров, находящихся на пассажирском сидении, так и инструктора, в функциональные обязанности которого входят обучение приемам вождения и контроль за обеспечением безопасности движения транспортного средства. Как было указано выше, в правилах дорожного движения разных государств инструктор или отнесен к категории «водитель» (ПДД Украины) или приравнен к нему (ПДД РФ, РБ и РК). Согласно предложенной нами классификации с целью устранения путаницы данный субъект, обладая ограниченным доступом к органам управления транспортным средством, должен быть отнесен к категории «пассажир». Однако в силу возложенных на него функциональных обязанностей и с учетом наличия возможности прямого воздействия на тормозную систему и трансмиссию транспортного средства (при наличии педали сцепления в автомобилях, оснащенных механической КПП), в предложенной нами классификации пассажир данного типа (инструктор) в случае совершения ДТП или нарушения правил безопасности

должен нести ответственность как водитель, но только в том случае, если он располагал функциональными и техническими возможностями предотвратить как нарушение требований правил, так и дорожно-транспортное происшествие, либо уменьшить его тяжесть или последствия.

Несколько иначе обстоит дело с субъектами, которые оказали воздействие на органы управления (например, на рулевое колесо), располагаясь при этом на месте пассажира, в случаях, когда на них не возлагались функции по контролю за движением транспортного средства, т.е. лицами, согласно терминологии, применяемой в Правилах дорожного движения Украины, пользующимися транспортным средством, находящимися в нем. Сложность в отграничении указанной группы лиц от категории «водитель» заключается в том, что согласно определениям, данным в правилах Украины, РБ и РК, к категории «пассажир» отнесены лица, находящиеся в транспортном средстве и, либо не причастные к управлению, либо не управляющие им. Вместе с тем, как нами указано выше, воздействие на органы управления, сопряженное с изменением скорости транспортного средства или направления его движения, квалифицируется как управление. Иными словами, руководствуясь терминологией правил дорожного движения РБ, РК и Украины, к категории «водитель» следует отнести пассажира, вмешавшегося в функции водителя по управлению транспортным средством путем воздействия на рулевое колесо. И лишь в Правилах дорожного движения РФ к категории «пассажир» отнесены лица, находящиеся в транспортном средстве «кроме водителя», из чего следует, что водителем в транспортном средстве может быть только один человек. По нашему мнению, действия пассажира, направленные на изменение направления движения транспортного средства, равно как и иное вмешательство в функции водителя, нельзя рассматривать как управление транспортным средством в полном смысле данного термина. На основании вышеизложенного нами предложено к категории «пассажир» относить физическое лицо, кроме водителя, находящееся в (на) транспортном средстве, не имеющее возможности для управления транспортным средством в полном объеме, а также входящее (сажающееся) в (на) транспортное средство или выходящее (высаживающееся) из транспортного сред-

ва. К категории пассажир относится физическое лицо, обучающее управлению механическим транспортным средством (принимающее квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством), однако данный субъект несет ответственность как водитель, но только в тех случаях, когда его расположение в транспортном средстве позволяет контролировать как минимум скорость транспортного средства путем воздействия на соответствующие рычаги и педали. Данная оговорка внесена в связи с тем, что в некоторых случаях должностное лицо, принимающее квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством, располагается на заднем пассажирском сидении, что исключает возможность его воздействия на органы управления даже в минимальном объеме. В данном случае указанное лицо, также являясь пассажиром, как и инструктор, тем не менее не должно нести ответственность за безопасность движения транспортного средства, в котором находится.

4. Лица, находящиеся на месте водителя и разделившие функции управления транспортным средством с иным лицом, воздействуя независимо друг от друга на рулевое колесо (руль), педали (рукоятку) подачи топлива («газа») и тормоза, рычаг переключения передач. Появление указанной группы лиц возможно только в случае нарушения водителем транспортного средства правил безопасности и допущении на место водителя второго лица. Наличие дополнительного субъекта на месте водителя вне всякого сомнения ограничит возможности водителя по воздействию на весь комплекс механизмов, позволяющих осуществлять управление транспортным средством в полном объеме. Вместе с тем с учетом того, что ограничение функциональных возможностей водителя в исследуемой ситуации происходит добровольно, водитель транспортного средства не переходит в иную категорию участников дорожного движения и продолжает оставаться в категории «водитель», лицо же, допущенное водителем к частичному управлению, не обретая полного контроля над транспортным средством, по нашему мнению, должно быть отнесено к категории «пассажир». В данном случае ответственность за совершенное дорожно-транспортное происшествие или нарушение требований Правил дорожного движения должен

нести водитель транспортного средства, т.к. именно им совершены действия по ограничению самого себя полным объемом функций по управлению транспортным средством.

Кроме перечисленных категорий, по нашему мнению, интерес должна представлять группа лиц, прекративших управлять транспортным средством, не находящихся в нем и доверивших управление транспортным средством компьютеру, например, для постановки автомобиля на стоянку. К сожалению, несмотря на рекламу возможностей транспортных средств по передвижению без участия водителей, с технической точки зрения исключить вероятность дорожно-транспортного происшествия в данном случае нельзя. В рассматриваемом варианте развития события при совершении дорожно-транспортного происшествия лицо, передавшее управление транспортным средством компьютеру, не являясь по существу водителем, тем не менее должно нести ответственность в качестве водителя со всеми вытекающими последствиями.

Литература

1. Большой толковый словарь русских глаголов. – М., 2000. – 576 с.
2. Городокин, В. А. Участники дорожного

движения и их классификация в Правилах дорожного движения Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Украины / В. А. Городокин // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия «Право». – 2013. – Т. 13. – № 2. – С. 73–79.

3. Ефремова, Т. Ф. Современный толковый словарь / Т. Ф. Ефремова. – М., 2006. – Т. III. – 973 с.

4. Ожегов, С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов. – М., 2004. – 896 с.

5. Правила дорожного движения. – Киев, 2011. – 64 с.

6. Правила дорожного движения Республики Беларусь с изменениями и дополнениями на 27 октября 2012 г.

7. Правила дорожного движения Республики Казахстан (Приложение 1 к Постановлению Правительства РК от 25 ноября 1997 г. № 1650): учебно-практическое пособие. – Алматы, 2012. – 72 с.

8. Правила дорожного движения Российской Федерации. – М., 2012. – 64 с.

9. Сазонова, И. К. Толково-грамматический словарь русских причастий / И. К. Сазонова. – М., 2008. – 648 с.

10. Ушаков, Д. Н. Толковый словарь современного русского языка / Д. Н. Ушаков. – М., 2005. – 1216 с.

Городокин Владимир Анатольевич – кандидат юридических наук, профессор кафедры эксплуатации автомобильного транспорта, Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск. E-mail: gorodok_vlad@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 9 сентября 2013 г.

Bulletin of the South Ural State University
Series "Law"
2014, vol. 14, no. 1, pp. 68–73

DIFFERENTIATION AND CLASSIFICATION OF TRAFFIC PARTICIPANTS DEPENDING ON DRIVING STYLE AND TYPE OF EFFECT ON VEHICLES

V. A. Gorodokin
South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

The article considers the problems of differentiation of traffic participants such as a driver, a passenger, a pedestrian by their actions at road as well as effect on motor vehicle driving departments. Road traffic rules of the Ukraine, Republic of Kazakhstan and Republic of Belarus are analyzed in terms of such problems solution. The term «motor vehicle driving» as well as its relevance to a driver and a passenger are analyzed in the article.

Keywords: traffic participants, driver, pedestrian, passenger, road traffic rules.

References

1. *Bol'shoy tolkovyy slovar' russkikh glagolov* [Explanatory dictionary of Russian verbs]. Moscow, 2000, 576 p.
2. Gorodokin V. A. [Road users and their classification in the traffic Rules of the Russian Federation, Belarus, Kazakhstan and Ukraine]. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya «Pravo»* [Herald of the South Ural state University. Series «Right»], 2013, T. 13, no. 2, pp. 73–79. (in Russ.)
3. Efremova T. F. *Sovremennyy tolkovyy slovar': Vol. III* [Modern explanatory dictionary. T. III]. Moscow, 2006, 973 p.
4. Ozhegov S. I. *Slovar' russkogo yazyka* [Dictionary of the Russian language]. Moscow, 2004, 896 p.
5. *Pravila dorozhnogo dvizheniya* [Rules of the road]. Kiev, 2011, 64 p.
6. *Pravila dorozhnogo dvizheniya Respubliki Belarus' s izmeneniyami i dopolneniyami na 27 oktyabrya 2012 g.* [Traffic regulations of the Republic of Belarus with amendments and additions on 27 October 2012].
7. *Pravila dorozhnogo dvizheniya Respubliki Kazakhstan (Prilozhenie 1 k Postanovleniyu Pravitel'stva RK ot 25 noyabrya 1997 g. № 1650): uchebno-prakticheskoe posobie* [Traffic regulations of the Republic of Kazakhstan (Annex 1 to the decree of the Government dated 25th November 1997 № 1650)]. Almaty, 2012, 72 p.
8. *Pravila dorozhnogo dvizheniya Rossiyskoy Federatsii* [Traffic rules of the Russian Federation]. Moscow, 2012, 64 p.
9. Sazonova I. K. *Tolkovo-grammaticheskiy slovar' russkikh prichastiy* [Explanatory grammatical dictionary of Russian participles]. Moscow, 2008, 648 p.
10. Ushakov D. N. *Tolkovyy slovar' sovremennogo russkogo yazyka* [Explanatory dictionary of modern Russian language]. Moscow, 2005, 1216 p.

Vladimir Anatolievich Gorodokin – Candidate of Science (Law), Professor of Road Vehicles Service Department, South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation. E-mail: gorodok_vlad@mail.ru.

Received 9 September 2013.