

К. А. Бакишев*

ТРАНСПОРТНЫЕ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И УГОЛОВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ

Аннотация. На примере транспортных правонарушений в Уголовном кодексе Республики Казахстан 2014 г. автор констатирует необъективный подход законодателя к разграничению административных и уголовно-правовых деяний в процессе правовой реформы. Отмечается, что ряд транспортных правонарушений был ошибочно отнесен к уголовным проступкам без учета способа их совершения, характера вредных последствий и других значимых юридических признаков. Обосновывается вывод о том, что главным критерием разграничения преступлений, уголовных проступков и административных правонарушений являются степень и характер их общественной опасности. Данный критерий должен лежать в основе законодательного определения об административном правонарушении (ст. 25 КоАП Республики Казахстан) и учтен при построении системы транспортных уголовных правонарушений.

Существование в административном законодательстве деликтов в сфере семейно-бытовых отношений, общественного порядка и нравственности, прав и свобод несовершеннолетних, обеспечения безопасности движения транспорта, охраны труда и других административных проступков привело к забвению их уголовно-правовой природы, неверной оценке различного характера и степени общественной опасности правонарушений и ошибкам в правоприменительной деятельности. В этой связи предлагается разработать Кодекс «мелких» правонарушений или малозначительных проступков, который наряду с Уголовным кодексом должен быть признан источником уголовного права.

Ключевые слова: административные правонарушения, уголовные правонарушения, уголовный проступок, транспортные правонарушения, критерии разграничения, степень и характер общественной опасности деяния.

DOI: 10.17803/1729-5920.2017.130.9.056-063

Правильное разграничение административных проступков и преступлений остается сложной проблемой национального права. Наиболее остро она проявилась в процессе правовой реформы, проведенной в соответствии с Концепцией правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 года. В связи с дальнейшей дифференциацией ответственности, гуманизацией мер уголовной репрессии и сокращением сферы их применения, изменением подходов к понятию и классификации преступного деяния законодатель перевел группу преступлений в разряд административ-

ных проступков, отказался от административной преюдиции в уголовно-правовых нормах, ввел в уголовный закон понятия «уголовное правонарушение» и «уголовный проступок», пересмотрел систему наказаний за их совершение в отечественном законодательстве.

Это весьма непростая задача, особенно когда речь идет о целом ряде внешне сходных общественно опасных деяний. Так, по нашим подсчетам, только из 74 статей КоАП Республики Казахстан (КоАП РК) о транспортных правонарушениях 40 статей тесно соприкасаются с уголовно-правовой сферой ответственности,

© Бакишев К. А., 2017

* Бакишев Кайрат Алиханович, доктор юридических наук, профессор, руководитель научно-исследовательской лаборатории Карагандинского экономического университета Казпотребсоюза bakishev@yahoo.com

100009, Россия, Республика Казахстан, г. Караганда, ул. Академическая, д. 9

поэтому трудно избежать ошибок при определении степени правовой защиты государством нарушаемых общественных отношений. Ситуация значительно усложнилась, когда в ст. 10 Уголовного кодекса Республики Казахстан (УК РК) впервые появилось понятие «уголовный проступок», которое следует отличать от преступления и административных правонарушений. Критерием разграничения преступлений и уголовных проступков являются их общественная опасность и наказуемость.

В чем теоретическое и практическое значение данной новеллы? По замыслу законодателя, уголовные проступки по своей природе ближе к уголовным преступлениям, нежели к административным правонарушениям, ввиду чего они учитываются при оценке состояния преступности и деятельности правоохранительных органов. Тем самым существенно повысится объективность данных о степени защищенности прав и свобод граждан, интересов общества и государства. Одновременно вводится упрощенный порядок расследования и рассмотрения судами дел об уголовных проступках с обеспечением виновным всей полноты фундаментальных процессуальных гарантий, что, в свою очередь, положительно отразится на оперативности их разрешения и восстановления нарушенных прав и свобод¹.

Уголовным проступком признается совершенное виновно деяние (действие либо бездействие), не представляющее большой общественной опасности, причинившее незначительный вред либо создавшее угрозу причинения вреда личности, организации, обществу или государству, за совершение которого предусмотрены наказания, не связанные с лишением свободы (ч. 3 ст. 10 УК РК). Его совершение не влечет за собой судимости.

Категорию «уголовные проступки» в отечественном уголовном законодательстве составили в основном административно-правовые деликты и ряд преступлений небольшой тяжести. Например, в главе Особенной части УК РК «Транспортные уголовные правонарушения» как уголовные проступки сформулированы десять составов правонарушений (ч. 1 ст. 345, 346, 348, 349, 351, 353, 354, 356, 358, 359). Из довольно большой группы административно-правовых деликтов, связанных с нарушением

правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в УК РК были перенесены управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК РК), допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления (ст. 349 УК РК), управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передача управления или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 358 УК РК), допуск к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего права управления (ст. 359 УК РК). Вышеуказанные проступки вошли в обновленную систему транспортных уголовных правонарушений.

Однако данное законодательное решение нельзя назвать удачным. Во-первых, переход административно-правовых деликтов в категорию деяний, более близких к преступлению, априори предполагает ужесточение санкций за их совершение, что не согласуется с положением уголовной политики Казахстана о гуманизации ответственности. Во-вторых, сравнительный анализ гл. 30 «Административные правонарушения на транспорте, в дорожном хозяйстве» в КоАП РК 2014 г. и гл. 14 «Транспортные уголовные правонарушения» в Особенной части УК РК показал, что разграничение административных и уголовных проступков осуществлялось без учета способа их совершения, характера вредных последствий и других юридически значимых признаков, что привело к нарушению принципа системно-правовой непротиворечивости.

Например, в систему транспортных уголовных правонарушений не вписывается состав управления транспортным средством лицом, *лишенным* права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передачи управления транспортным средством такому

¹ Концепция проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан // URL: <http://www.lecs-center.org> (дата обращения: 28 февраля 2017 г.).

лицу или допуска к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК РК). Практика показывает, что сотрудниками дорожной полиции пьяными за рулем чаще всего задерживаются водители, ранее не лишённые права управления автомобилем, чем уже лишённые такого права. Так, только в 2016 г. в Республике было задержано и привлечено к ответственности по ст. 608 КоАП РК 35 417 человек, а по ст. 346 УК РК — 2 598 человек.

Полагаем, что управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения (ст. 608 КоАП РК) гораздо опаснее, чем уголовный проступок, предусмотренный ст. 346 УК РК. Следовательно, этот состав следовало перенести в УК РК.

В пользу нашего вывода свидетельствует перенос из КоАП РК в уголовный закон управления воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом в состоянии опьянения, передачи управления или допуска к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном лица, находящегося в состоянии опьянения (ст. 358 УК РК). Как видим, принципиально никакой разницы между этим уголовным проступком и деликтом, предусмотренным в ст. 608 КоАП РК, кроме вида транспорта, нет. Законодатель в данном случае упустил из виду, что издание нового уголовного закона практически оправданно лишь в случаях, представляющих собой устойчивые антиобщественные явления, а не единичные проступки, к числу которых относится деяние в ст. 346 УК РК.

Далее, в ст. 346 УК РК речь, по сути, идет об уголовной ответственности за повторное совершение административного проступка, предусмотренного ст. 608 КоАП РК, после наложения административного взыскания в виде лишения управления транспортным средством, т.е. об административной преюдиции. Но преступление или уголовный проступок не есть сумма административных деликтов. Как правильно отмечается в юридической литературе, факт наличия административного взыскания за

предшествующий проступок относится только к личности нарушителя, не повышает степени общественной опасности деяния и, следовательно, не превращает последующий проступок в преступление: сколько бы раз лицо ни совершало административного правонарушения, каждое из них — всего лишь проступок, и по направлению умысла оно не может составлять единого целого и переходить в другое качество². Поэтому законодатель совершенно обоснованно исключил из УК РК 2014 г. статьи с административной преюдицией. Повторное в течение года совершение однородного административного правонарушения, за которое лицо уже подвергалось административному взысканию в виде лишения права управления транспортными средствами, согласно ст. 57 КоАП РК должно признаваться обстоятельством, отягчающим ответственность, а не основанием для признания деликта уголовным проступком.

Другой пример. Невыполнение пешеходами и иными участниками дорожного движения требований, установленных правилами обеспечения безопасности дорожного движения, повлекшее причинение потерпевшему вреда здоровью, не имеющее признаков уголовно наказуемого деяния, влечет административную ответственность по ч. 2 ст. 615 КоАП РК. Нарушение пешеходом, пассажиром или другим участником дорожного движения тех же правил, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, расценивается как уголовный проступок (ч. 1 ст. 351 УК РК). Следовательно, последствием административно наказуемого деяния является легкий или средней тяжести вред здоровью человека.

Аналогичное вредное последствие является конструктивным признаком ч. 3 ст. 618 КоАП РК (признание либо выдача сертификатов или иных документов, подтверждающих соответствие новых транспортных средств, в нарушение установленных норм в области обеспечения требований к безопасности транспортных средств). Но, как следует из п. 12 ст. 3 УК РК, средней тяжести вред здоровью человека является последствием уголовных проступков либо преступлений, в том числе транспортных, и потому не может быть последствием административного правонарушения.

² Шавырина А. С. Основные подходы к разграничению административных правонарушений и преступлений // URL: www.sovremennoerpravo.ru/m/view (дата обращения: 28 февраля 2017 г.).

Непоследовательность и нелогичность действий законодателя проявилась также в конструкциях ст. 560 КоАП РК и ст. 352 УК РК, когда в процессе осуществления дифференциации уголовной и административной ответственности юридически ненаказуемой стала самовольная без надобности остановка поезда, повлекшая причинение легкого вреда или средней тяжести вреда здоровью человека, т.е. указанные последствия деяния выпали из сферы действия УК и КоАП РК.

Такие законы дезориентируют правоприменительную практику, размывают грань между уголовно-правовой и административно-деликтной сферами, исключают возможность объективной юридической оценки совершенных деяний и в итоге приводят к нарушению законности.

В чем причина отмеченных законодательных просчетов? На наш взгляд, она заключается в нерешенности вопроса о четких критериях отнесения определенных деяний к категории правонарушения или преступления, о чем, кстати, прямо говорили разработчики Концепции проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан³. Представляется, что перенос вышеуказанных деликтов в разряд транспортных уголовных проступков осуществлялся произвольно, без учета свойственных им качественных и количественных характеристик, позволяющих четко разделять их на различные виды правонарушений.

В итоге в системе транспортных уголовных правонарушений появились весьма спорные статьи, что может «дорого стоить государству, поскольку законодатель, объявляя проступком (административным) деяние, фактически обладающее общественной опасностью преступления, лишает определенные общественные отношения эффективной правовой защиты и тем самым ставит государство и его граждан под угрозу нарушения их законных прав и интересов. Не меньший ущерб государство несет и в том случае, когда криминализации подвергаются деяния такой степени общественной

опасности, которая не позволяет их расценивать как преступления»⁴.

Во многом эта ситуация возникла из-за неудачной законодательной формулировки понятия «административное правонарушение». В статье 25 КоАП РК административным правонарушением признается противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие либо бездействие физического лица или противоправное действие либо бездействие юридического лица, за которое предусмотрена административная ответственность. Данное определение отражает доминирующую в юридической литературе концепцию, согласно которой признак общественной опасности присущ только уголовно-наказуемому деянию, т.е. уголовному правонарушению⁵.

Отсутствие признака «общественная опасность» в данном законодательном определении позволило некоторым ученым считать, что административным деликтам свойственна только «общественная вредность» как материальный признак, определяющий их социальную сущность⁶. «И для административного, и для уголовного правонарушения характерно присутствие последствий первого порядка — общественной вредности. Однако только опасность повторения преступлений заставляет быстрее и активнее действовать человека, общество и государство в направлении их предотвращения. Именно поэтому законодатель только для преступлений выделяет в УК РФ признак общественной опасности», — пишут, в частности, О. А. Михаль и Ю. А. Власов⁷.

Но, если деяние способно причинять вред, даже минимальный, личности, обществу или государству, то оно уже является общественно опасным. В этой связи мы разделяем мнение большинства правоведов о том, что общим свойством административных и уголовных правонарушений является их общественная опасность как объективная способность причинять вред охраняемым законом объектам⁸. Такой вывод вытекает из понимания факта единой уголовно-правовой природы уголовных и ад-

³ Концепция проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан.

⁴ Коробеев А. И. *Транспортные преступления*. СПб., 2003. С. 81—82.

⁵ См.: Российское уголовное право. Общая часть. М.: Спарк, 1997. С. 77—78.

⁶ Братусь С. Н. *Юридическая ответственность и законность*. М., 2001. С. 127—128.

⁷ Михаль О. А., Власов Ю. А. *Об уголовном проступке в российском уголовном праве // Современное право*. 2014. № 3. С. 111.

⁸ Коробеев А. И. *Указ. соч.* С. 82.

министративных правонарушений. Рассматриваемые деяния имеют общие детерминанты противоправного поведения, схожесть механизма формирования личности преступника и правонарушителя. Они порождены сходными причинами, посягают на одинаковые по своему характеру объекты, и в этом прежде всего заключается их общественная опасность. Поэтому прав Л. В. Головки, утверждая, что «КоАП содержит в сущностном смысле именно нормы уголовного права, являясь современной разновидностью специального закона, регулирующего аналоги французских “уголовных правонарушений”»⁹.

Таким образом, главным критерием разграничения преступлений, уголовных проступков и административных правонарушений, в том числе транспортных, являются степень и характер их общественной опасности. Именно с учетом этого критерия уголовный закон определяет, какие опасные для личности, общества или государства деяния являются уголовными правонарушениями, т.е. преступлениями или уголовными проступками (ч. 2 ст. 2 УК РК). Этот же критерий должен лежать в основе законодательного определения «административное правонарушение» (ст. 25 КоАП РК) и построения системы транспортных уголовных и административных правонарушений.

Качественные характеристики общественной опасности административных правонарушений, уголовных проступков и преступлений находят свое выражение в ценности объекта нарушения правил безопасности, сущности вызываемых вредных последствий (материальный, физический, моральный вред).

Количественные характеристики названных деяний заключаются в различной степени их общественной опасности. Она определяется интенсивностью посягательства, реально наступившими или потенциальными общественно опасными последствиями, их величиной, спецификой способа, места совершения деяния, формой вины и другими значимыми признаками.

В уголовном законе должны быть учтены обстоятельства, которые, значительно повышая степень общественной опасности админи-

стративного правонарушения, действительно превращают его в уголовный проступок или преступление. Таким обстоятельством является, как правило, причиненный вред, его тяжесть, например, нарушение правил безопасности, повлекшее причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека либо его смерть, крупный ущерб, значительное загрязнение окружающей среды, гибель судна, длительное нарушение нормальной работы транспорта или связи. Нарушение тех же правил, не повлекшее столь серьезных последствий, должно расцениваться как административный проступок.

В этой связи внимания заслуживают рекомендации 14-го Международного конгресса по уголовному праву, состоявшегося в Вене (2—7 октября 1989 г.): при решении вопроса о том, какое поведение должно быть наказано уголовным или административным уголовным правом, законодательные органы должны принимать во внимание несколько критериев, особенно важность социальных интересов, затрагиваемых данным видом поведения, серьезность угрозы или вреда этим интересам, а также вид и степень вины со стороны правонарушителя¹⁰.

В соответствии с принципом системно-правовой непротиворечивости сконструированы, например, нормы об ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте (ст. 559 КоАП РК, ст. 351 УК РК), нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов (ст. 559 КоАП РК, ст. 344, 359 УК РК), нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 610 КоАП РК, ст. 345 УК РК), выпуск в эксплуатацию транспортных средств, имеющих технические неисправности, и иные нарушения правил эксплуатации лицами, ответственными за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, установлена административная ответственность (ст. 617 КоАП РК, ст. 348 УК РК) и др. Такой же подход следует сохранить в отношении других административных и уголовных проступков одного и того же вида.

⁹ Головки Л. В. Анализ Концепции проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан // URL: www.zakon.kz/4480131 (дата обращения: 28 февраля 2017 г.).

¹⁰ См.: Resolutions of the Congresses of the International Association of Penal Law (1926—2014). Section I: The legal and practical problems posed by the difference between criminal law and administrative penal law. 2015 // URL: www.penal.org/en/resolutions-aidp-iapl-congresses (дата обращения: 12 апреля 2017 г.).

С учетом высказанных соображений ч. 1 ст. 346 и ч. 1 ст. 358 УК РК целесообразно перенести в КоАП РК. Учитывая повышенную степень общественной опасности деяния, предусмотренного ст. 608 КоАП РК, ответственность за его совершение, повлекшее вредные последствия, следует предусмотреть в системе уголовных транспортных правонарушений.

Другим законодательным решением должно быть включение в ч. 1 ст. 351 УК РК последствия в виде средней тяжести вреда здоровью, исключение такого же последствия из ч. 3 ст. 618 КоАП РК. В числе вредных последствий самовольной без надобности остановки поезда в ст. 560 КоАП РК должно быть причинение легкого вреда здоровью, а в ст. 352 УК РК — причинение средней тяжести вреда здоровью.

Кроме того, в процессе законотворчества следует избегать использования в административном и уголовном законах таких выражений, как «причинение вреда здоровью, не имеющее признаков уголовно наказуемого деяния» (ст. 615, 618 КоАП РК), «нанесение легких телесных повреждений» (ст. 633 КоАП РК), либо таких оценочных признаков, как «материальный ущерб», «крупный ущерб», «нарушение нормальной работы транспорта и связи» (ст. 610, 615 КоАП РК, ст. 344, 350, 356 УК РК). Виды вредных последствий в законе необходимо расписывать достаточно полно и четко, чтобы обеспечить их правильное и единообразное толкование.

Таким образом, условиями необходимости уголовно-правового запрета любого правонарушения, в том числе транспортного, должны выступать:

- а) высокая степень вероятности причинения тяжкого вреда (человеческие жертвы, существенные экономические потери);
- б) массовый характер деяния при высокой степени его общественной опасности;
- в) высокая применяемость нормы при вероятности причинения тяжких последствий.

Учет названных факторов в процессе законотворчества позволит, как нам представляется, выстроить оптимальное соотношение между уголовно-правовой и административно-деликтными сферами, устранить существующие законодательные пробелы, обеспечить правильную квалификацию транспортных правонарушений.

Проблема разграничения разного рода посягательств вновь актуализирует необходимость рассмотрения вопроса о разработке Кодекса «мелких» правонарушений. Как известно, в административном законодательстве Казахстана еще с советских времен содержатся многочисленные деликты, посягающие на общественные интересы в сфере взаимодействия человека и техники. Дело в том, что бурный прогресс науки и техники в начале XX в. внес значительные качественные изменения в жизнь людей, изменив характер и содержание их труда. Транспортные средства, автоматизированные и механизированные системы, иные источники повышенной опасности стали широко внедряться во все сферы жизнедеятельности человека — производство, быт, досуг и т.д. Все большее число граждан стало оказываться в сфере их действия, нередко своим неосторожным поведением нарушая их безопасное функционирование. Эти причины во многом обусловили небывалый рост так называемых «технических» преступлений, существенно повысили опасность и размер причиняемого ими вреда обществу.

Чтобы успешно справиться с проблемой их дальнейшего роста, законодатель по примеру Уголовного кодекса Германии и Италии вывел из уголовного закона «мелкие» технические правонарушения и включил их в ряд административных проступков. Наказание в виде штрафа за такие деяния назначал теперь не суд, а сугубо административные органы. В СССР, а затем во многих постсоветских странах (в том числе в Казахстане) административные проступки стали рассматривать как автономную правовую категорию. Такая ситуация со временем привела к забвению уголовно-правовой природы таких деяний, утрате фундаментальных гарантий прав личности, непомерному разрастанию «административно-уголовного права» и полному размыванию его границ¹¹, что отчетливо прослеживается на примере транспортных правонарушений. Отмечая подобную негативную тенденцию в законодательствах многих стран, 14-й Международный конгресс по уголовному праву подчеркнул, что административное право является частью уголовного права, и это требует применения основополагающих прин-

¹¹ Головки Л. В. Границы уголовного права: от формального к функциональному подходу // Библиотека криминалиста. Научный журнал. 2013. № 2. С. 84.

ципов уголовного права и надлежащей правовой процедуры в области административного права (п. 4).

В Казахстане данную проблему предлагалось решить путем разработки Кодекса «мелких» правонарушений и признания его источником уголовного права наряду с уголовным кодексом по примеру уголовных законодательств ряда стран (Франции, Бельгии и др.). Это позволило бы перейти к трехчленной классификации уголовно наказуемых деяний, включающей преступления, проступки и правонарушения. Также необходимо выработать единое доктринальное понятие, которое охватило бы все три категории уголовно наказуемых деяний, содержащихся в двух кодексах¹².

К сожалению, это предложение в процессе правовой реформы не было реализовано. Казахстанский законодатель ограничился лишь переносом отдельных административных деликтов в категорию «уголовные проступки». В итоге проблема баланса между уголовным и административным правонарушениями не

была до конца разрешена, а новый казахстанский уголовный закон, по сути, представляет собой улучшенную редакцию УК РК 1997 г.

Сказанным диктуется необходимость скорейшей разработки Кодекса «мелких» правонарушений, куда следует перенести все административные проступки, за исключением деликтов, посягающих на интересы в сфере государственного управления¹³. Возможен также другой, но компромиссный вариант: таким кодексом может быть КоАП, но при условии признания его источником уголовного права с обеспечением всех процессуальных гарантий для виновного.

Предлагаемое решение проблемы в случае реализации максимально приблизит уголовную систему Казахстана к современным международным стандартам, обеспечит сохранение процессуальных гарантий прав личности, предупредит размывание границ уголовного и административного права, возникновение коллизий и пробелов в отечественном законодательстве.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность. — М., 2001.
2. Головки Л. В. Границы уголовного права: от формального к функциональному подходу // Библиотека криминалиста. Научный журнал. — 2013. — № 2.
3. Коробеев А. И. Транспортные преступления. — СПб., 2003.
4. Михаль О. А., Власов Ю. А. Об уголовном проступке в российском уголовном праве // Современное право. — 2014. — № 3.

Материал поступил в редакцию 25 мая 2017 г.

TRANSPORT ADMINISTRATIVE AND CRIMINAL OFFENSES

BAKISHEV Kairat Alikhanovich – Head of the Research Laboratory at Karaganda Kazpotreboys Economic University, Doctor of Law, Professor

bakishev@yahoo.com

100009, Russia, Republic of Kazakhstan, Karaganda, Academicheskaya Str., 9

Abstract. Using the examples of transport offences under the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan (the RK CC) committed in 2014, the author identifies an unbalanced approach of the legislator to distinguishing between administrative and criminal acts in the process of the legal reform. It is noted that a number of transport offences were erroneously attributed to criminal offences regardless of the manner in which they were committed, the nature of injurious consequences and other significant legal grounds. The author justifies the conclusion that the main criterion for distinguishing between crimes, criminal offences and administrative offences is the degree and nature of their public danger. This criterion should form the basis of

¹² Головки Л. В. Анализ Концепции проекта Уголовного кодекса Республики Казахстан.

¹³ По нашему мнению, Кодекс об административных правонарушениях должен содержать только нормы об ответственности за деликты в сфере государственного управления.

a legislative definition of an administrative offence (Art. 25 of the Administrative Offences Code of the Republic of Kazakhstan) and should be considered to develop the system of transport criminal offences.

The existence of administrative torts in the sphere of family and domestic relations, public order and morality, rights and freedoms of minors, traffic safety, labour protection and other administrative offences have resulted in neglecting their criminal nature, inaccurate assessment of offences' different nature and degree of their public danger, and errors in law enforcement practice. It is, therefore, proposed that a Code of 'Minor' Offences or Minor Misdemeanours should be drafted and, along with the Penal Code, be recognized as a source of criminal law.

Keywords: *Administrative offences, criminal offences, criminal misconduct, transport offences, differentiation criteria, degree and nature of public danger of the act.*

REFERENCES

1. *Korobeev, A.I.* Transport offences. St. Petersburg, 2003.
2. *Bratus, S.N.* Legal responsibility and the rule of law. M., 2001.
3. *Michal, O.A., Vlasov, Yu. A.* Criminal offences in Russian criminal law // Modern Law. 2014. № 3.
4. *Golovko, L.V.* Frontiers of Criminal Law: From a formal to a functional approach // The Criminalist's Library Scientific Journal. 2013. № 2.