

### **СПРОС НА ПРАВОНАРУШЕНИЯ И ПРАКТИКА КОНТРОЛЯ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ\***

**Халиуллина Лейсан Ильгизаровна**

Европейский университет в Санкт-Петербурге

E-mail: [leisan@eu.spb.ru](mailto:leisan@eu.spb.ru)

В 1968 г. Гэри Беккер писал, что «теорией относительно факторов, определяющих количество преступлений, существует множество – начиная от формы черепа и генетической предрасположенности преступника и кончая обстановкой в семье и разочарованием в обществе» [Беккер 2003: 292]. Сам он предложил иной подход к правонарушению – подход, следующий «принципам традиционного для экономистов анализа» [Там же: 293]. Начиная с работ Беккера, преступники заняли прочное место в экономической теории, и концептуализированы были не как девианты, но как экономические агенты, в сущности, ничем не отличающиеся от других экономических агентов; преступления предстали как своего рода «отрасль народного хозяйства»<sup>1</sup>.

Авторы экономически ориентированных исследований, посвященных проблеме «преступления и наказания», однако, не уделяют достаточного внимания тем, кто отвечает за мониторинг и санкционирование правонарушителей. Рациональным и хозяйственным преступникам противопоставляются апатичные пересоциализированные правозащитники, которым отказано в экономической мотивации: по-прежнему аксиоматичным считается, что их занимают исключительно вопросы улучшения общественного благосостояния.

Не пора ли, как справедливо замечают в недавней обзорной статье о защите права государством [public enforcement of law<sup>2</sup>] Митчел Полински и Стивен Шейвел [Polinsky, Shavell: 329], сделать следующий логический шаг и «пересмотреть представление об оптимальной системе правозащиты, предположив, что защитники права действуют активно и заинтересованно»?

---

\* Работа является частью диссертационного исследования (научный руководитель В.В. Волков) и была написана в рамках аспирантского семинара «Экономическая социология» в Европейском университете в Санкт-Петербурге (весенний семестр 2004 г.).

<sup>1</sup> Напомним, что «преступники» и «преступления» получают у Беккера расширительное толкование: под общий заголовок попадают как «кража со взломом», так и «нарушение скоростного режима».

<sup>2</sup> Следует отличать от «неформальной защиты» [private enforcement]. Формальная защита права осуществляется государственно уполномоченными лицами, неформальная – заинтересованными сторонами без специальных прав и полномочий.

## Институт дорожного движения: правила и контроль

Институт дорожного движения – это система правил дорожного движения (далее ПДД) и формальных механизмов контроля за их соблюдением. Функция правил – обеспечение того, чтобы агенты трактовали сходные случаи взаимодействия сходным образом. Так, например, не существует такого явления, как «естественное предпочтение» при движении правой или левой стороны дороги, интуиция здесь помочь не может, зато поможет правило, предписывающее движение по той или другой полосе. Правила способствуют координации действий агентов, позволяя им экономить на принятии решений, уменьшая неопределенность.

Однако само по себе составление даже относительно полного и непротиворечивого свода правил не гарантирует того, что действия агентов будет всецело ими определены<sup>3</sup> – даже если это в их интересах. Поэтому в дополнение к системе правил предусмотрены также механизмы контроля. Контроль осуществляет особая организация, ответственная за мониторинг и санкционирование правонарушителей – Государственная автоинспекция дорожного движения (далее ГАИ).

Именно наличие формальных санкций, предусмотренных за нарушение правил, отличает «институт» как систему правил (такая трактовка встречается, в частности, в работах Д. Норта, Дж. Коммонса, О. Уильямсона) от «института» как совокупности социальных норм (Э. Ульман-Маргалит, Дж. Коулман) и «института» как равновесия (К. Менгер, Ф. Хайек). Полная структура правила [Crawford, Ostrom 1995] включает в себя пять составляющих: атрибут, цель, условия, элемент долженствования и формальные санкции.

Первые четыре элемента составляют содержание собственно правила, они перечислены в своде Правил дорожного движения Российской Федерации; последний элемент структуры правила – санкции за нарушение правил – определены в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях.

Собственно «контроль за соблюдением правил дорожного движения, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения» («Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») находится в ведомстве подразделения Государственной автоинспекции – дорожно-патрульной службы (далее ДПС). Объектом нашего изучения стали именно инспекторы дорожно-патрульной службы<sup>4</sup>, в ходе эмпирического исследования у них было взято 14 экспертных и 15 антропологических (неструктурированных) интервью. Также осуществлялось включенное наблюдение (автор принимал участие в дежурствах инспекторов дорожно-патрульной службы). В работе используются выдержки из интервью и полевого дневника.

Как показывают данные, полученные в ходе исследования, применение санкций определяется *двумя основными факторами*: во-первых, экономической мотивацией инспектора дорожно-патрульной службы, который, будучи экономически активным агентом, стремится к максимизации полезности и экономии на издержках; во-вторых, ограничениями, налагаемыми на деятельность инспектора организацией, в которой он состоит. Организация

---

<sup>3</sup> Не гарантирует этого также и юридически грамотная интерпретация правил, которая, как предполагают некоторые исследователи, служит гарантией оптимального функционирования института в целом. Такой подход характерен, в частности, для юристов (что отмечает, например, К. Ллевелин в своей статье «Право и социальные науки – в частности, социология» [Llewelyn 1949]).

<sup>4</sup> Те из них, которые «дежурят на линии», а не выезжают по вызову на разбор ДТП (разделение функциональное).

выступает при этом в роли принципала, инспектор же является агентом. Таким образом, мы рассматриваем инспектора дорожно-патрульной службы и как эгоистического экономического агента, и как агента, зависящего от структурных ограничений, накладываемых на его деятельность организацией.

### **Издержки контроля**

*«Работа – врагу не пожелаешь. По каждой мелочи по полчаса споришь, а народ такой нахальный, раньше не так было, а сейчас поголовно. Светофоры у них не так работают, знаки не там стоят. Кабинетникам, им лучше, они не мокнут по суткам, тихо у них, светло. Иногда думаешь: брошу все...»*

В целом, многочисленные издержки, сопровождающие (и осложняющие) правоохранительную деятельность инспектора ДПС, можно поделить на две категории: издержки «упущенных возможностей» [opportunity costs] и процедурные издержки (напомним, что речь идет об издержках, которые несет именно инспектор, а не организация как целое).

Согласно ставшей уже классической формулировке Г. Беккера, «человек совершит преступление в том случае, если ожидаемая полезность от этого действия превышает полезность, которую он мог бы получить, используя свое время и силы иным образом» [Беккер 2003: 293]. То же справедливо и для любого другого действия, в том числе и правоохранительного. *«Человек, когда на работу устраивается, уже заранее определяет дополнительный приработок. Тот, который выбирает профессию инспектора, ...получает власть над людьми. ...Потом экономический момент: появляется реальная возможность поправить финансовое положение...»* Доход от правоохранительной деятельности, по мнению респондентов, не слишком велик (*«Ну ты сама подумай, человек женатый может прожить на такую зарплату, две тысячи в месяц? Ну это дай бог полмесяца как-нибудь перекантуешься, а потом чего делать?»*). В то же время дополнительный доход, который инспектор мог бы получить, потратив «время и силы» на неформальное санкционирование, получение административной ренты, очевидно превышает его основной доход.

При этом оформление протокола в соответствии со всеми формальными правилами исключает возможность получения ренты, и наоборот. Как сформулировал один из респондентов, *«или протокол – или взятка»*: применение к водителю формальных санкций исключает возможность применения неформальных. Таким образом, каждый оформленный протокол – это упущенная возможность реализации собственных экономических интересов инспектора. Неформальное санкционирование, напротив, предоставляет ему такую возможность. Зачастую инспектор останавливает машины исключительно с целью получения административной ренты, не будучи в состоянии «нормативно» санкционировать правонарушителя. Четкие критерии отбора машин для «доения» при этом, по-видимому, отсутствуют: *«он [инспектор] сначала работает по плану, а потом по ходу: если, положим, попался сговорчивый, ...вот он, например, останавливает нарушителя, а тот к нему обращается со словами: “Браток, спешу...”, ну, дальше понятно... Инспектор, видя его покладистость, готовность заплатить штраф на месте, принявшись, удостоверившись в отсутствии запаха спиртного (а если тот выпил – дело более крутое и дорогое), предположим, ему говорит: “Ты что, взятку даешь?”, достает бумаги, начинает оформлять документы. Начинается торг. Ну, или сразу, если доволен, отпускает»*. При этом существует возможность того, что за одно и то же нарушение человек многократно будет подвергнут санкционированию – формальному или неформальному. Для этого существует особая система «доения». *«Это, как правило, на трассах, но и в городе тоже можно. Я, там, затормозил кого-нибудь, а потом сообщаю по рации следующему: “К тебе едет побитая машина такая-то”. Они заранее выходят и “дят”. Самое главное: если водитель дает взятку, таких вот и предпочитают»*.

Процедурные издержки поимки и наказания – менее однородная категория издержек, которая включает в себя, во-первых, издержки доказательства правонарушения самому правонарушителю и, во-вторых, издержки оформления соответствующих документов. Способность быстро и грамотно доказать факт правонарушения имеет большое значение. *«Доказательство правонарушения – вещь крайне важная, от нее многое зависит. Если сможешь доказать человеку, что он нарушил – это одна вещь, не сможешь – совсем другая»*. Нарушение даже такого довольно дорогого правила<sup>5</sup>, каким является значительное превышение скорости (при превышении скорости более чем на 60 км/ч штраф составляет 3–5 МРОТ («Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»)), останется безнаказанным, если у инспектора отсутствуют специальные технические средства – скоростемеры (выдержка из моего дневника: *«Мы стоим на перекрестке. Мимо проносится джип. Я спрашиваю, почему мы не можем его остановить, ведь у него явное нарушение скоростного режима. “Он будет все отрицать, не докажешь, потому что нет радара. Ну ладно, остановлю. А на что же мне ему указывать, на свой глаз, что ли? А дальше что? ...Опытный инспектор ...без радара даже останавливать не будет, потому что это просто нереально, бесполезно”»*). Технические средства фиксации правонарушения (видеосъемка, вышеупомянутые скоростемеры) являются не просто средствами усовершенствования мониторинга, но и позволяют существенно снизить процедурные издержки оформления правонарушений, что очень важно для склонных к оппортунизму инспекторов, поскольку *«доказывать нарушения вообще в настоящее время очень сложно стало в связи с тем, что образование повышено. ...Инспектор, в принципе, на линии общается от рядового водителя, скажем, грузовика, до профессора юридических наук, который знает все тонкости и уловки в АК [Административный кодекс о правонарушениях], и... это... знает правила дорожного движения»* (широкий доступ к стратегически важной информации, по-видимому, нежелателен, инспектору выгодно быть единственным компетентным лицом).

Также существенны и издержки составления протокола, содержащего, по мнению респондентов, избыточное количество пунктов. Оформление одного, пусть даже пустякового, нарушения, отнимает изрядное количество времени и предполагает определенный расход. *«Количество пунктов в протоколе и постановлении сказывается на работе инспектора, очень даже сказывается. На составление одного протокола уходит порой больше часа. Отсюда у ИДПСа 1–2 правонарушителя в день”*. Бывают такие случаи, когда люди спрашивают: *“А вы про мои болезни спросить не хотите?”*». К тому же штрафные санкции за отдельные виды правонарушений (например, переход дороги в неположенном месте) до такой степени незначительны, что не окупают расходов на оформление правонарушения: *«Вот останавливаешь пешехода на красный свет, ну, скажем, он такой правильный, хороший, даже паспорт с собой носит в кармане все время, и вот ты ему быстренько так выписываешь квитанцию, и пошел он дальше. И что? И все, не потащит он эти пятьдесят рублей, и ничего ему за это не будет, потому что за пятьдесят рублей никто не станет за ним бегать, чтобы он заплатил, никому он не нужен. И останавливать его тоже смысла нет, пешеходов сейчас вообще почти не останавливают. Потому что чернила дорожке стоят, и бумага, которую ты ему пишешь. Они больше стоят, чем пятьдесят рублей»*.

Деятельность по производству правонарушителей (т.е. юридических фактов правонарушений), по мнению респондентов, весьма убыточна, чего не скажешь о «нецелевом» использовании полномочий. Неформальное санкционирование выглядит куда более рентабельным. Очевидно, что появление правонарушителей для контролирующей стороны (не говоря уже о стороне контролируемой) невыгодно. В таком случае откуда же берутся правонарушители? В следующей части работы дается ответ на этот вопрос.

---

<sup>5</sup> Одного из тех, по которым ведется «специальная работа».

## Правила и инструкции

*«Основное, на что ориентируется инспектор ДПС – это правила дорожного движения»*

И это действительно так. Институты имеют значение: основная инстанция, к которой апеллирует инспектор при доказательстве правонарушения, – это правила дорожного движения. В определенном смысле сами правила и производят правонарушителей. Нарушить можно лишь существующие правила<sup>7</sup>.

Однако нарушение далеко не каждого правила санкционируется. Контроль за соблюдением правил дорожного движения осуществляется не тотальный, а выборочный. В принципе, инспектор всегда может обвинить водителя в нарушении того или иного правила (*«Есть же анекдот, советский еще. Принимали на работу в милицию. Говорят ему: работа сложная, ответственная, опасная, а главное – ты должен грамотно составить протокол задержания. Дают задание: вот стоит телеграфный столб, ты его задержал. Что ты напишешь в протокол? Испытуемый подошел к столбу, обошел его и говорит: “Первое, на что бы я обратил внимание: окопался. Потом: пьянствуешь, рюмки сушишь (фарфоровые изоляторы, они же доньшком вверх). Третье: наладил связи за границей”.* Ему говорят: *“Молодец, годишься”.* Если задаться целью, можно выявить очень много, всегда найдется повод, чтобы придраться. Да любую машину останови – чего-нибудь да выявишь»), но далеко не всегда это делает. Подобная толерантность отчасти объясняется существованием вышеупомянутых процедурных издержек контроля. При этом контроль за соблюдением определенных категорий правил дорожного движения сопровождаются большими издержками, для других правил издержки меньше. Так, издержки выше в случае, если правило сформулировано нечетко, неартикулировано: *«Намного проще, когда есть ограничение скорости – вот 50, а человек едет 62. Все, ему уже спорить как-то и смысла нет. Ну вот он начинает, конечно, что вот, машин нет. Но само существо нарушения он уже не оспаривает. И вот, например, обгон в конце подъема при ограниченной видимости. Если начнешь одному человеку доказывать, на это уйдет 15–20 минут. А когда ты быстро сел, написал протокол, человек со всем согласен, все согласны, довольны, счастливы».*

Однако основная причина того, что контроль за соблюдением правил осуществляется селективно – это организационные ограничения. Максимизирующие индивиды вписаны не только в существующие институциональные рамки, на них оказывают действие и конкретные ограничения, установленные организацией, к которой они принадлежат. Таким образом, для того чтобы проанализировать организацию, надо также проанализировать и конкретные ограничения, регулирующие ее деятельность<sup>8</sup>. Организационные ограничения работы инспектора ДПС определяют, во-первых, категории участников дорожного движения, правонарушения которых не могут стать достоянием официальной статистики<sup>9</sup>, и, во-вторых, они формируют то, что может быть названо спросом на правонарушения<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> В этом заключается специфика институциональных правил: они не только ограничивают агентов, но и предоставляют им определенные возможности.

<sup>8</sup> Инструкции сформулированы в документах для служебного пользования, доступ к которым ограничен, поэтому в работе используются данные интервью.

<sup>9</sup> Напомним, что речь идет об административных правонарушениях.

<sup>10</sup> В некоторых российских регионах они также определяют, нарушение каких правил подлежит санкционированию, а каких – нет. *«Селекция, естественно, проводится. Есть более грубые и менее грубые правонарушения. В последнее время работают по грубым, от которых ущерба больше, и штраф за них больше, хотя должен быть еще больше, и*

Отбору подлежат не только правила, но и контролируемые агенты. «Если практически все хозяйствующие субъекты в рамках существующей системы формальных правил могут быть уличены в нарушении того или иного закона, постановления или другого нормативного акта, а возможности государства по обеспечению соблюдения правил ограничены» [Шаститко 2002: 46–47), то логичным следствием этого явится селективное наказание. Причем эта селективность самым очевидным образом не является основанной на случайной выборке. Остановить можно далеко не любую машину. Существует категория участников дорожного движения, к которым санкции не применяются. Пользуясь словами респондентов, это «каста неприкасаемых».

В первый же день «дежурства» на линии *«мы пытались поймать сотрудника ФСБ на вишневой шестерке (ехал на красный свет). Номера у машины обычные, вид тоже совсем обыкновенный. Он отказался остановиться, начали погоню, догнали его на втором перекрестке, он включил “световую сигнализацию”: попеременное мигание поворотниками. В принципе, он должен был остановиться, но не стал. Сделать ему, как выяснилось, тоже ничего нельзя. Можно проверить у него удостоверение, сверить агрегаты и уточнить номер “непроверяйки”<sup>11</sup> – если остановится, но не более, даже если он нарушил. То есть можно, конечно, сделать запись в журнале, но это никуда не пойдет, да и в “управе” [Центральное Управление ГАИ] за такое тоже по головке не погладят. В статистике правонарушений вряд ли появятся сведения о том, что было “поймано” столько-то сотрудников ФСБ».*

Помимо сотрудников спецслужб, подобное ограничение распространяется на дипломатические машины, поскольку салон данного автомобиля является частью иностранного государства. Существуют также особые серии номеров (правительство, администрация), являющиеся отличительным признаком транспортных средств, «поведение» которых контролю не подлежит. Серии эти разнятся от региона к региону и указаны в документах для служебного пользования.

Другое организационное ограничение, которое непосредственно формирует статистику, – это «план» по правонарушениям. В отличие от первого, определяющего, кого следует оставить безнаказанным, «план» – ограничение позитивное, он предписывает, какое количество правонарушителей, совершивших определенные правонарушения, следует произвести. *«Все говорят, что его [«плана»] не существует, но это не так, ты не верь. Его не может не быть. Есть определенная статистика, которую надо выполнять. Его определяет управа, потом выполнения требуют, требуют, требуют. Показатели показывают, что все год от года улучшается, растет количество раскрытых преступлений. Протоколов никогда не бывает слишком много. Составляются только нужные, по другим делам протоколы вообще не составляются. ...На день выдается определенное количество протоколов. Три, например, на превышение скорости, три – переход на красный свет». Интересно, что протоколы – «это документы строгой отчетности, за которые надо отчитываться в любом случае: то есть куда он делся, как делся, при каких обстоятельствах. Выдаются, грубо говоря, двадцать пять протоколов, в ночь и десяти хватит».* Фиксации подлежит, таким образом, не количество реальных случаев правонарушения, а количество протоколов.

---

*скоро будет еще больше. ...Сейчас упор идет только на грубые правонарушения: скорость, “встречка”, н/с [управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения]. Всего десять пунктов».*

<sup>11</sup> «Розовая карточка», которая существенно ограничивает права инспектора: *«Я [инспектор] не имею права проверить документы у лица, управляющего транспортным средством, лиц, находящихся в автомобиле, не имею права проверить документы на перевозимый груз, не могу осмотреть данный груз».*

Графы, предусмотренные «планом», обязательны для заполнения, «*поэтому проводятся недели, декадни, объявляют операции какие-то плановые (операция “Автобус”, операция “Пешийход”). Организуют передвижные штабы, где тех же пешеходов ловят: на перекрестке с четырех сторон ставят дружинников, инспекторов и останавливают детей, пенсионеров. Там очень маленький размер наказаний, там взяток нет, поэтому все это работает на отчетность. Берутся исходные данные за прошлый год, там, провели столько-то рейдов, прибавляют сколько надо – и вперед.*».

Хотя у «плановых» машин (как и у «дойных») нет особых критериев идентификации, некоторые закономерности все же можно выявить. Например, «*для выполнения плана лучше всего подходят пенсионеры на разбитых машинах, с которыми проще говорить и которые согласны с любым мнением инспектора, лишь бы отпустил быстрее. Платить они не могут, поэтому он и дифференцирует. ...Выбирать лучше опять-таки машины с частными номерами, потому что за машинами от предприятий кто-то стоит (серия “В” означает, например, что машина не частная).*».

Организационные и институциональные ограничения деятельности инспектора также не следует рассматривать как экономически нейтральные. Правда такого утверждения более очевидна, когда речь идет об институциональных ограничениях, которые, по замыслу, создаются с тем чтобы способствовать благосостоянию всех агентов, и менее очевидна, когда мы рассматриваем организационные ограничения. Тем не менее, можно с большой степенью уверенности утверждать, что организационные ограничения зачастую производятся с целью максимизации благосостояния организации в целом. Наиболее очевидный пример тому – вышеупомянутая «плановая» политика. Средства, полученные в результате применения мер административной ответственности, пополняют доходную часть бюджетов. Поэтому «*не может быть так: сегодня штрафов нет, завтра есть. Чтобы бюджет не лопнул, спускают сверху план.*» Бюджет должен быть стабильным, изменения предсказуемы. «План» существует, поскольку существует бюджет, и наоборот.

По мнению респондентов, разница в количестве нарушений правил дорожного движения в различных регионах Российской Федерации во многом объясняется разной финансовой политикой в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: «*есть регионы, в которых штрафные средства расходуются на местах [и регионы с централизованной финансовой политикой]. ...Почему вот не свирепствует ГИБДД в Питере? Потому что штрафы уходят в бюджет, они их не видят, а у нас штрафы остаются в ведении того же ГИБДД, отсюда и статистика.*».

### **Спрос на правонарушения**

Ежегодно множество людей нарушают правила дорожного движения. Однако далеко не каждый водитель становится правонарушителем. На то есть два основания. Во-первых, водители стремятся к минимизации издержек, связанных с нарушением правил: не каждый пойдет на совершение преступления, если это дорого стоит. Таким образом, нарушение правил дорожного движения, как и противоправное действие вообще – одна из форм рационального действия. Как показал Беккер, «существует функция, задающая соотношение между числом преступлений, совершенных любым конкретным человеком, с одной стороны, и, с другой стороны, вероятностью того, что он будет пойман, строгостью наказания в случае поимки и другими переменными, например, размером дохода, который этот человек смог бы получить, если бы занимался законной деятельностью или иными видами незаконной деятельности, частотой задержаний, окончившихся безрезультатно, и его готовностью совершить противоправное действие» [Беккер 2003: 293]. Потенциальный правонарушитель, как предполагается, производит калькуляцию возможных выгод и потерь от совершения правонарушения, выбирая оптимальное для себя поведение. В результате формируется то, что Беккер называет *предложением преступлений* [Там же].

Во-вторых, каково бы ни было настоящее предложение преступлений, юридически преступниками станут лишь немногие. Описание условий оптимальности поведения правонарушителей должно быть дополнено описанием оптимальности поведения контролирующей организации. Необходимо отказаться от априорного допущения, которое идентифицирует интересы абстрактного «государства в целом» и интересы государственных контролирующих организаций. Эти интересы отнюдь не совпадают. Контролирующие организации и агенты, их образующие, имеют и реализуют собственную функцию полезности. В отношении организаций государство выступает в роли принципала, делегирующего определенные права и полномочия. Организации же в отношении государства являются агентами, которые в своих целях используют неизбежно возникающий дефицит контроля и асимметрию информации.

Количество преступлений является функцией не только указанных Беккером факторов, но и непосредственно зависит от того, что мы называем спросом на преступления. Совокупность вышеописанных факторов – экономической мотивации инспектора (предписывающей ему экономить на издержках и максимизировать полезность), институциональных и организационных ограничений его деятельности – определяет этот спрос.

В значимости такого фактора, как спрос на правонарушения, убедиться легко. Можно предположить, что в отсутствие плана высокие издержки правоохранительной деятельности и, одновременно, существенный размер «альтернативной» административной ренты сформировали бы нулевой спрос на правонарушения. В таком случае, каким бы высоким ни было предложение преступлений, количество преступлений, зафиксированных статистикой (а иным способом подсчета мы, к сожалению, не располагаем: преступник далеко не всегда сам знает о своем правонарушении), было бы также равно нулю.

В действительности имеет место как положительное предложение преступлений, так и положительный (несмотря на издержки) спрос на них. Из числа «предложенных» правонарушений контролирующий орган отбирает и формально санкционирует лишь некоторые необходимые (например, определенное число пешеходов, перешедших дорогу на запрещающий сигнал светофора, или нарушителей скоростного режима), прочие же правонарушения «спросом» не пользуются (так, практически не контролируется в настоящее время пристегивание ремней безопасности или проезд на переднем сидении автомобиля лиц моложе четырнадцати лет). Следует заметить, что речь идет именно о селективном отборе случаев, а не о фабрикации правонарушений. При отсутствии специальной мотивации или ориентировок производство правонарушений «с нуля» сопряжено с существенными процедурными издержками и, по словам респондентов, почти не практикуется.

Таким образом, спрос на правонарушения зависит, с одной стороны, от предложения преступлений (которое в свою очередь представляет собой функцию от вероятности и суровости наказания, а также «иных факторов»), с другой – на него оказывают влияние план, мотивация инспектора и административные ограничения его деятельности. Следует сделать два уточнения. Во-первых, вероятность санкционирования отличается для разных категорий агентов. Для некоторых из них вероятность быть пойманными и наказанными равна нулю, даже в случае совершения ими административного нарушения, для прочих же вероятность колеблется в зависимости от множества факторов (таких, например, как марка автомобиля, его региональная принадлежность, социальный статус, национальная принадлежность его владельца и т.п.). Во-вторых – и это более важно, – цена нарушения правила (и, соответственно, размер санкций) представляет собой не константу, а переменную величину, которая достигается в результате соглашения, после определенного торга. Это не количество МРОТ, указанное в Административном кодексе, а эмпирическая величина, результирующая многих факторов. Потенциальному преступнику, калькулирующему возможные потери и выгоды от правонарушения, следует ориентироваться именно на нее.

Для того чтобы «оказаться» преступником, недостаточно просто совершить правонарушение. Санкции не следуют автоматически. Ответственность за их применение несут отнюдь не безличные «механизмы контроля», а люди, функционирующие в лучших традициях человека экономического, которому явно несколько преждевременно отказали в прописке на территории экономической социологии: тот вполне жизнеспособен и пригоден для самых различных аналитических целей.

## Литература

*Беккер Г.С.* Человеческое поведение: экономический подход. Избранные труды по экономической теории: Пер. с англ. / Сост., науч. ред., послесл. Р.И. Капелюшников; предисл. М.И. Левина. М.: ГУ–ВШЭ, 2003.

*Латов Ю.В.* Экономика преступлений и наказаний: тридцатилетний юбилей // Истоки. Вып. 4. М.: ГУ–ВШЭ, 2000. С. 228–270.

*Норт Д.* Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Пер. с англ. А.Н. Нестеренко. М.: Фонд экономической книги «Начала», 1997.

*Шаститко А.* Механизм обеспечения соблюдения правил (экономический анализ) // Вопросы экономики. 2002. №1. С. 32–50.

Экономическая социология: новые подходы к институциональному и сетевому анализу / Сост. и науч. ред. В.В. Радаев. М.: РОССПЭН, 2002.

*Crawford S.E.S., Ostrom E.* A Grammar of Institutions // American Political Studies Review. 1995. Vol. 89. No. 3. P. 582–596.

*Llewellyn K.N.* Law and the Social Sciences – Especially Sociology // American Sociological Review. 1949. Vol. 14. No. 4. P. 451–462.

*Polinsky M., Shavell S.* Public Enforcement of Law // Encyclopedia of Law and Economics. <http://www.law.uchicago.edu/Lawecon>

## Нормативные акты

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.01 г. (№ 195-ФЗ)

Наставление по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (с изменениями от 21.06.99 г., 10.09.01 г.). Приложение к приказу МВД РФ № 297 от 20.04.99 г.

Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (утверждено Указом Президента Российской Федерации № 711 от 15.06.98 г.).