

**К.С. Баканов,**  
ст. научный сотрудник ФКУ НИЦ БДД МВД России

## **Судебный прецедент в производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения**

### *Аннотация*

В статье рассматриваются вопросы, связанные с определением статуса решений высших судов и значением их для административно-юрисдикционной деятельности в области дорожного движения.

*Ключевые слова:* безопасность дорожного движения, административная юрисдикция, судебный прецедент.

В российской теории права преобладает доктрина, не признающая источником права ни судебную практику российских и международных судов, ни судебный прецедент как таковой. Однако современная правовая реальность свидетельствует, что судебная практика и судебный прецедент – фактически существующие регуляторы современных общественных отношений российской действительности [7]. По данному вопросу дискуссия ведется вокруг решений Конституционного Суда Российской Федерации, а также решений и разъяснений по вопросам применения законодательства, издаваемых пленумом Верховного Суда Российской Федерации.

Возрастание роли судебного прецедента можно связать с тремя основными тенденциями:

- взаимопроникновением прецедентной (США, Великобритания) и статутной (Россия, ФРГ) системы права в современном мире;
- наличием в отечественном законодательстве многочисленных пробелов и коллизий, требующих поиска правовых механизмов их разрешения;
- отставанием нормативно-правового регулирования от темпов развития общественных отношений.

Данные тенденции не могли не отразиться и на национальной правовой системе в целом, и на производстве по делам об административных правонарушениях в частности. Приведем несколько примеров в подтверждение большого значения судебной практики в современных реалиях административного права и процесса.

Рассмотрим отдельные положения постановления Пленума Верховного Суда от 24 марта 2005 г. № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [4].

В п. 4 указывается, что если из протоколов об административных правонарушениях усматривается наличие оснований для назначения административного наказания по правилам ч. 2 ст. 4.4 КоАП РФ, то следует

вынести определение об объединении таких материалов и рассмотреть их в одном производстве с вынесением одного постановления. Таким образом, здесь фактически идет речь об институте объединения административных дел. В КоАП РФ он не закреплен, между тем данный институт давно и успешно себя зарекомендовал в других отраслях права (уголовном праве) и административном праве ряда зарубежных стран (Республика Беларусь, Республика Казахстан), на необходимость его включения в КоАП РФ указывают и правоведа-административисты [6].

Другим заслуживающим внимания примером является п. 31 указанного выше постановления, в котором указывается, что, несмотря на отсутствие в КоАП РФ возможности обжалования определения об отклонении ходатайства о восстановлении срока обжалования, оно, исходя из общих принципов осуществления правосудия, может быть обжаловано, поскольку исключает возможность дальнейшего движения дела об административном правонарушении, что влечет нарушение права на защиту привлеченного к административной ответственности лица. Таким образом, судебный орган констатирует, что закон не содержит соответствующих положений и это нарушает право на защиту лиц, привлекаемых к административной ответственности, тем самым указывая на наличие правового вакуума и самостоятельно его восполняя.

В качестве примера существования судебного прецедента в производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения могут служить решения высших судов относительно положений ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, диспозиция которой звучит: «Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 настоящей статьи».

Анализ объективной стороны указанной статьи позволяет сделать вывод, что противоправным деянием выступает *неправомерный выезд* на полосу, предназначенную для встречного движения.

Однако, в соответствии с разъяснениями подп. «е» п. 8 постановления Пленума Верховного Суда от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [5], не только *выезд*, но и *движение* по дороге с двусторонним движением в нарушение требований дорожных знаков и дорожной разметки, разделяющих транспортные потоки противоположных направлений образует объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ. В данном случае Верховный Суд расширяет диспозицию указанной статьи на основании того, что имеют место случаи, когда водитель транспортного средства выезжает на полосу, предназначенную для встречного движения через разметку 1.5 (прерывистая линия), а заканчивает свой маневр через разметку 1.1 (сплошная линия). Возникал вопрос: образуют ли действия данного водителя состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ? В соответствии с

приложением 2 к Правилам дорожного движения Российской Федерации [3] линию разметки 1.1 пересекать запрещается, а линии 1.2.2, 1.5 – 1.8 (в том числе линию разметки 1.7) пересекать разрешается с любой стороны.

Таким образом, обгон, выполненный с выездом на полосу встречного движения через разметку 1.5 и с последующим возвращением на свою сторону проезжей части через разметку 1.1 в целом является противоречащим ПДД. Хотя движение слева от разметки 1.1 и 1.3 ПДД напрямую не запрещено, как это сделано в п. 1 ст. 26 Конвенции о дорожных знаках и сигналах [2], тем не менее движение по полосе, предназначенной для встречного движения, на любом участке дороги слева от разметки 1.1 противоречит общей норме, установленной ч. 4 ст. 22 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» [1], и п. 1.4 ПДД, которыми определено, что на дорогах Российской Федерации установлено правостороннее движение транспортных средств.

Это подтверждает решение Верховного Суда от 19 сентября 2013 г. № АКПИ13-725 в соответствии с которым, если по завершении обгона водитель не сможет, не создавая опасности для движения и помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу, обгон запрещен (п. 11.2). Утверждение о правомерности движения слева от разметки 1.1 и пересечения данной разметки для завершения обгона, когда водитель начал не запрещенный ПДД обгон через прерывистые линии разметки 1.5 или 1.6, не согласуется с нормой п. 5 ст. 22 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» о правостороннем движении транспортных средств на дорогах Российской Федерации, а также аналогичной нормой п. 1.4 ПДД в системном толковании с иными предписаниями ПДД, допускающими возможность движения по полосе, предназначенной для встречного движения, лишь в качестве исключения из общего правила о запрете такого движения. Таким образом, по смыслу ПДД, по завершении разрешенного обгона возвращение на ранее занимаемую сторону проезжей части должно быть осуществлено водителем до начала разметки 1.1.

Данная позиция, поддержана и Конституционным судом в определении от 18 января 2011 г. № 6-О-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Панюшкина Петра Вячеславовича на нарушение его конституционных прав положениями части 4 статьи 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». В названном определении указано: из диспозиции ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ следует, что административно-противоправным и наказуемым признается любой выезд на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, если он запрещен ПДД и за него не установлена ответственность ч. 3 данной статьи. При этом наличие в действиях водителя признаков объективной стороны состава данного административного правонарушения не зависит от того, в какой момент выезда на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, транспортное средство располагалось на ней в нарушение ПДД. Противоправный выезд на сторону дороги,

предназначенную для встречного движения, представляет повышенную опасность для жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения, так как создает реальную возможность лобового столкновения транспортных средств, сопряженного с риском наступления тяжких последствий, в связи с чем ответственности за него, по смыслу ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ во взаимосвязи с его ст. 2.1 и 2.2, подлежат лица, совершившие соответствующее деяние как умышленно, так и по неосторожности. Естественно за исключением случаев крайней необходимости.

Приведенные примеры не являются единичными и характерны не только для административного права, но и для других отраслей права (гражданское, арбитражное), особенностью которых является сложность и многообразие объектов регулирования.

В связи с этим, полагаем, можно говорить о том, что судебный прецедент выступает источником отечественного права (это обусловлено в большей части несовершенством законодательства). Судебные инстанции выступают в роли «плотника», «латающего дыры» в нашей нормативной правовой базе.

Между тем рассмотренные нами примеры судебного прецедента в производстве по делам об административных правонарушениях могут быть решены внесением точечных изменений в КоАП РФ, хотя положительный эффект от такого решения не вполне очевиден, поскольку, на наш взгляд, практика «латания дыр» давно уже исчерпала себя.

Поэтому выходом из сложившейся ситуации, по-нашему мнению, представляется сохранение исторической самобытности нашей романо-германской правовой системы и непризнание прецедента как источника права. В настоящее время, когда в условиях глобальной модернизации и информатизации развитие общественных отношений происходит с большой скоростью, их нормативно-правовое регулирование должно быть более гибким, диспозитив должен превалировать над императивом, а законодателю необходимо опираться на результаты научных исследований вместо того, чтобы действовать в угоду политической конъюнктуре.

Как представляется, такой подход можно было бы применить для корректировки нормативно-правовой базы, регламентирующей вопросы производства по делам об административных правонарушениях, для разделения материального и процессуального права, реализации конституционного принципа равноправия и состязательности сторон, определения состава административного правонарушения и его элементов, создания институтов объединения и выделения дел об административных правонарушениях, института приостановления и возобновления административного производства и для многого другого.

## Литература

1. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873 (с посл. изм. и доп.).
  2. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию и Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению. Издание ООН, 2007.
  3. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531 (с посл. изм. и доп.).
  4. Бюллетень Верховного Суда РФ. № 6. 2005 (с посл. изм. и доп.).
  5. Бюллетень Верховного Суда РФ. № 12. 2006 (с посл. изм. и доп.).
  6. *Молчанов П.В.* Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения. М.: НИЦ БДД МВД России, 2010. С. 73.
  7. *Незнамова Е.А.* К вопросу о рассмотрении судебного прецедента в качестве источника административного права // Рос. судья. 2002. № 5. С. 28-29.
-