

Грузовые отделения категории «С» и подкатегории «С1», а также прицепов, должны состоять из закрытого фургона, который имеет такую же, как кабина, ширину и высоту, и габариты которого должны быть не меньше габаритов тягача соответственно.

Для скорейшего достижения поставленных целей необходимо комплексное совершенствование приема экзаменов у кандидатов в водители с применением положительного опыта зарубежных стран и внедрением собственных вариантов изменения условий допуска к управлению ТС.

Список использованной литературы

1. Конвенция о дорожном движении г. Вена, 1968 г.
2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 24.03.2014 № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» // Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 44, ст. 6063.
4. Приказ МВД России от 20.10.2015 № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // Российская газета, № 66, 30.03.2016.
5. Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2006/126/ЕС от 20 декабря 2006 г. о водительских удостоверениях.

УДК 342.951

С.Н. Антонов,
аналитик 1 категории
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
кандидат юридических наук, доцент

А.Д. Дымберов,
заместитель начальника отдела
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

П.В. Молчанов,
ведущий научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
кандидат юридических наук, доцент

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ ГЛАВЫ 12 КОАП РФ

Аннотация

В статье рассматриваются положения главы 12 КоАП РФ в части эффективности, соразмерности и сбалансированности системы наказаний за административные правонарушения в области дорожного движения и даются предложения по совершенствованию законодательства.

Ключевые слова: административное правонарушение, административная ответственность, правила дорожного движения, транспортное средство.

В настоящее время глава 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях¹³ содержит 136 составов административных правонарушений в области дорожного движения. Из них 14 (10,29 %) наказываются предупреждением, 131 – административным штрафом (96,32 %), 30 – лишением специального права (22,5 %), 4 – административным арестом (2,94 %), 1 – обязательными работами (0,73 %).

Сложившаяся после принятия КоАП РФ практика законодательного регулирования административных наказаний в области дорожного движения свидетельствует, что их размеры, изначально установленные за те или иные административные правонарушения, подверглись корректировке в сторону существенного увеличения. Это было обусловлено различными факторами, связанными преимущественно с формированием ответственного отношения к правовым предписаниям, основанного на осознании важности их безусловного исполнения.

¹³ Далее – КоАП РФ.

Само по себе законодательное регулирование, направленное на усиление административной ответственности, не выходит за рамки полномочий законодателя, который, как отмечал Конституционный Суд, вправе вводить более строгие, соразмерные реалиям того или иного этапа исторического развития, административные наказания за административные правонарушения, объектами которых выступают общественные отношения, нуждающиеся в повышенной защите государства¹⁴.

В настоящее время наблюдается устойчивая тенденция усиления административной ответственности, в том числе путем повышения минимальных размеров административных штрафов. Так, с 1 сентября 2013 г. минимальный размер административного штрафа в области дорожного движения был повышен со ста до пятисот рублей, аналогичная тенденция в наказательной политике наблюдается и в отношении должностных и юридических лиц.

Такой подход особенно заметен при определении верхнего порога штрафа. Так, по общему правилу административный штраф для физических лиц не должен превышать пять тысяч рублей, однако по отдельным составам правонарушений в области дорожного движения штраф в отношении собственников транспортных средств (которыми могут быть как физические, так и юридические лица) достигает пятисот тысяч рублей.

Таким образом, можно констатировать, что соответствующие административные деликты по степени своей общественной опасности стремятся к уголовно наказуемым деяниям, поскольку размер санкции по своей сути является количественной оценкой степени общественной опасности того или иного противоправного деяния. Как известно, в соответствии с Уголовным кодексом Российской Федерации минимальный уголовно-правовой штраф составляет пять тысяч рублей.

Отмечая указанную тенденцию наказательной политики, следует подчеркнуть, что каких-либо принципиальных изменений, касающихся дифференциации условий административной ответственности и индивидуализации административных наказаний, законодательство об административных правонарушениях не претерпело (за исключением тенденции расширения репрессивных санкций по территориальному признаку).

Так, в настоящее время согласно ч. 1 ст. 4.1 КоАП РФ административное наказание за совершение административного правонарушения назначается в пределах, определенных законом, устанавливающим ответственность за данное административное правонарушение. Исключений из этого правила не предусмотрено, поэтому ни суд, ни иной субъект административной

¹⁴ Постановление Конституционного Суда от 17 января 2013 г. № 1-П и от 14 февраля 2013 г. № 4-П.

юрисдикции не вправе ни при каких условиях назначить виновному лицу, привлекаемому к административной ответственности, наказание, не предусмотренное санкцией соответствующей нормы, или выйти за пределы, в том числе нижний, установленного законом административного наказания.

Справедливости ради следует констатировать, что в КоАП РФ существует ряд норм (ч.ч. 2.2, 2.3, 3.2, 3.3 ст. 4.1), позволяющих применять санкции «ниже низшего предела». Однако такой подход – исключение, которое работает лишь при наличии нескольких законодательно определенных условий.

Следует подчеркнуть, что данное общее правило назначения административного наказания имеет целью предотвращение излишнего административного усмотрения и избежание злоупотреблений при принятии решений о размерах административных санкций в конкретных делах, что в целом согласуется с конституционными требованиями к использованию мер публично-правовой ответственности. Тем не менее применительно к административным штрафам, минимальные размеры которых сопряжены со значительными денежными затратами, оно при определенных обстоятельствах может противоречить целям административной ответственности и приводить к чрезмерному ограничению конституционных прав и свобод¹⁵.

Так, например, в случае совершения административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ (управление транспортным средством в состоянии опьянения), виновное лицо подлежит административным наказаниям в виде штрафа в размере 30 000 рублей и лишения права управления транспортным средством на срок от 1,5 до 2 лет. В данном случае размер штрафа может оказать не только превентивное воздействие, но и поставить виновное лицо и лиц, находящихся у него на иждивении, в трудное материальное положение, поскольку размер средней заработной платы в сельской местности значительно меньше размера штрафа и размера средней заработной платы в крупных городах, что не позволяет реализовать принцип индивидуализации наказания и может поставить виновное лицо в тяжелое материальное положение. Подчеркнем, что даже применение положений ст. 31.5 КоАП РФ, предусматривающих рассрочку исполнения наказания в виде административного штрафа, не исправит ситуацию, так как, согласно данным Росстата, среднемесячная номинальная заработная плата работников сельского хозяйства составляет 23 718 рублей¹⁶. Одним из возможных способов решения данной проблемы может стать распространение положений Федерального закона от 22 декабря 2014 г. № 437-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части совершенствования взыскания штрафов за админи-

¹⁵ Постановление Конституционного Суда от 14 февраля 2013 г. № 4-П.

¹⁶ По состоянию на 2018 г.

стративные правонарушения в области дорожного движения»¹⁷ (вступил в силу с 1 января 2016 г.) на правонарушения со значительными штрафными санкциями либо увеличения срока рассрочки или «вилки» санкции.

Таким образом, при ограниченных возможностях, которые имеются у судьи, органа, должностного лица, рассматривающих дело об административном правонарушении по назначению административного наказания ниже низшего предела и отсутствию альтернативы установленному наказанию единственным известным действующему административному законодательству вариантом, позволяющим избежать чрезмерного (избыточного) ограничения имущественных прав виновного лица при применении административных штрафов, является предусмотренная ст. 2.9 КоАП РФ возможность освобождения от административной ответственности в связи с малозначительностью совершенного административного правонарушения. Однако в соответствии с п. 21 постановления Пленума Верховного Суда от 24 марта 2005 г. № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении КоАП РФ», положения данной статьи не могут применяться к ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ.

Требуется дальнейшего исследования вопрос, связанный с установлением в КоАП РФ оптимальных размеров наказаний для физических, должностных и юридических лиц, а также их соотношения между собой. Данные субъекты административных правонарушений разделены в силу особых социально-экономических статусов и для них закреплены особые порядки определения вины. Каждый из субъектов выделяется исходя из основных присущих ему признаков. Вместе с тем в целом понятия юридического, должностного и физического лица являются схожими по своим основным структурным элементам. Следовательно, между степенью общественной опасности административного правонарушения, совершенного физическим, должностным и юридическим лицом, должна существовать связь, которая должна просматриваться и между санкциями. Данная зависимость должна быть характерна для всех правонарушений. Например, если степень общественной опасности физического лица – X , то должностного – $10X$, а юридического – $100X$, где X – степень общественной опасности конкретного правонарушения, а 1, 10, 100 – коэффициенты, отражающие разницу социально-экономического статуса физического, должностного и юридического лица.

В настоящее время средний размер административного штрафа за нарушение правил дорожного движения составляет 750 руб.¹⁸ Как отмечают праведы, размеры действующих административных наказаний

не обоснованы научными исследованиями. При этом непонятна логика, которой руководствовался законодатель при установлении размеров и «вилки» санкций¹⁹. Проанализировав генезис законодательства об административной ответственности за нарушения ПДД, можно выявить лишь одну закономерность при усилении штрафных санкций – кратность – то есть их размеры в 90 % случаев банально увеличивались в пять, десять, двадцать раз (и т.п.).

Анализ положений главы 12 КоАП РФ через призму принципов и требований установления административной ответственности за то или иное общественно опасное деяние, определение вида и размера санкции в виде административного штрафа за это деяние позволяет выявить ряд несоответствий законодательного регулирования теоретическим постулатам.

К ним можно отнести недостатки, связанные с установлением размеров штрафных санкций, не отражающих реальную степень и общественную опасность конкретного деяния. В качестве примера можно привести следующие статьи.

1. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, регистрационных документов на транспортное средство, влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей (ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ).

Передача управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе документов на право управления им, влечет наложение административного штрафа в размере трех тысяч рублей (ч. 3 ст. 12.3 КоАП РФ).

В данном случае наблюдается явная несоразмерность наказаний с их завышенным размером за совершение имеющих одинаковый характер и степень общественной опасности деяний. При этом нельзя проводить параллели с правонарушениями, связанными с передачей управления лицам, не имеющим вообще права управления или находящимся в состоянии опьянения, потому что они имеют принципиально разный характер и степень общественной опасности.

2. Обратным примером (занижением) может служить санкция ч. 1 ст. 12.10 КоАП РФ в виде административного штрафа в размере 1 000 рублей или лишения права управления на срок от 3 до 6 месяцев за пересечение железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрываемом шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде. При этом известно, что данные правонарушения являются причинами ДТП с тяжкими

¹⁷ СЗ РФ. 2014. № 52 (часть I). Ст. 7548.

¹⁸ Статистические данные Госавтоинспекции МВД России.

¹⁹ Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М.: 2008. С. 6.

последствиями. В то же время ряд статей, санкции которых содержат подобные альтернативные наказания, в которых одинаковому сроку лишения права управления или даже меньшему противостоят совершенно разные размеры административных штрафов. Так, санкция ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ составляет 5 000 рублей или лишение права управления на срок от 1 до 3 месяцев, а санкция ч. 4 ст. 12.9 КоАП РФ предусматривает административный штраф в размере от 2 000 до 2 500 или лишение права управления на срок от 4 до 6 месяцев.

3. В 2015 г. вступили в силу положения статьи 12.21.1 КоАП РФ, устанавливающей административную ответственность за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства. Так, частью б данной статьи устанавливается административная ответственность собственников транспортных средств в размере пятисот тысяч рублей. Необходимо отметить, что размер данного наказания в сто раз превышает наказание за превышение установленной скорости движения на величину более 80 км/ч. Вместе с тем, согласно анализу аварийности, нарушения скоростного режима являются основными причинами совершения ДТП, а введение статьи 12.21.1 КоАП РФ преследовало в основном цели, связанные с сохранением надлежащего эксплуатационного состояния дорожного покрытия (согласно статистике, по причине нарушения правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства в 2017 г. зарегистрировано 36 ДТП, что составляет 0,02 % от общего количества «учетных» ДТП).

Приведенные примеры свидетельствуют об отсутствии системного подхода в законотворческой деятельности по установлению размеров санкций и необходимости установления научно обоснованных принципов и требований к определению размеров административных штрафов.

В качестве новаций по совершенствованию системы наказаний за правонарушения в области дорожного движения предложений полагаем целесообразным следующее.

1. Эффективность административно-юрисдикционной деятельности в области дорожного движения может быть обеспечена при условии соблюдения принципа индивидуализации назначения наказания, соразмерности назначенного наказания совершенному проступку, исключения планового подхода при выявлении правонарушений, обеспечения принципа неотвратимости административной ответственности, ориентированности наказательной политики на устранение причин и условий, способствующих совершению ДТП.

2. Представляется целесообразным правонарушения, содержащиеся в главе 12 КоАП РФ, систематизировать по трем группам:

- незначительные,
- существенные,
- грубые.

Основным критерием разделения должна выступать степень общественной опасности, выражающаяся во влиянии данного вида правонарушения на совершение ДТП. В зависимости от группы должна определяться система наказания.

3. Усиление административной ответственности за рецидив правонарушений.

4. Установление размеров административных штрафов в зависимости от величины ежемесячной заработной платы (дохода) правонарушителя, что будет способствовать соблюдению принципа социальной справедливости и равной степени влияния наказания на правонарушителей с разным уровнем доходов.

5. Усиление ответственности пешеходов, в том числе находящихся в состоянии опьянения, за нарушение ПДД.

6. В целях обеспечения неотвратимости наказания представляется целесообразным рецепция положительного зарубежного опыта относительно введения в законодательство об административных правонарушениях положений, касающихся необходимости внесения лицом, оспаривающим факт правонарушения, денежного депозита в размере вынесенного штрафа. В случае подтверждения невиновности депозит возвращается, при подтверждении факта правонарушения депозит зачисляется в качестве штрафа²⁰.

7. Усиление ответственности по ст. 12.9, ч. 1 и ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ.

8. Установление административной ответственности за превышение установленной скорости движения на величину от 10 до 20 км/ч (ч. 1. ст. 12.9 КоАП РФ).

9. Статью 4.1 КоАП РФ дополнить частью 3.4.1 следующего содержания:

«3.4.1. При невозможности назначения наказания, предусмотренного соответствующей статьей, судья вправе заменить данное наказание на административный штраф в размере пяти тысяч рублей».

10. В ч. 3 ст. 12.3 КоАП РФ слова «трех тысяч рублей» заменить словами «одной тысячи рублей».

11. Статью 12.6 КоАП РФ изложить в следующей редакции:

«1. Управление транспортным средством водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, если конструкцией транспортного средства предусмотрены ремни безопасности, влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

²⁰ Статья 529–10 УПК Франции.

2. Перевозка пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, если конструкцией транспортного средства предусмотрены ремни безопасности, влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи рублей до полутора тысяч рублей.

3. Управление мотоциклом без мотошлемов или в не застегнутых мотошлемах влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

4. Перевозка на мотоцикле пассажиров без мотошлемов или в не застегнутых мотошлемах влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи рублей до полутора тысяч рублей».

12. В ч. 1 ст. 12.10 КоАП РФ слова «одной тысячи рублей» заменить словами «пяти тысяч рублей».

13. В ч. 3 ст. 12.10 КоАП РФ слова «один год» дополнить словами «..., а в случае фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи – наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей».

14. Статью 12.37 КоАП РФ дополнить частью 3 следующего содержания: «Передача управления транспортным средством лицу, чья гражданская ответственность не застрахована в установленном законодательством порядке, влечет наложение административного штрафа в размере пятисот рублей».

Высказанные предложения рассчитаны на перспективу. Их реализация, как представляется, окажет положительное влияние на состояние правоприменительной деятельности.

Список использованной литературы

1. Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М.: 2008.

2. Антонов С.Н., Баканов К.С. «О некоторых подходах к определению вида и размеров административного наказания». Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 16–19.

УДК 656.025

В.С. Боронина,
научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

О.В. Галаева,
старший научный сотрудник
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,
кандидат политических наук

ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ-ПАССАЖИРОВ

Аннотация

На протяжении последних пяти лет доля дорожно-транспортных происшествий²¹ с участием детей в общем количестве ДТП колеблется в диапазоне 10–11 % и в целом, за редким исключением, соответствует динамике общих показателей аварийности в Российской Федерации. Наиболее актуальной является проблема дорожно-транспортного травматизма в группе несовершеннолетних пассажиров: доля данных ДТП от общего количества с участием детей стабильно составляет почти половину, а число погибших – практически две трети. Изучение причин и условий аварийности с участием детей-пассажиров позволит определить зоны риска и круг максимально опасных дорожных ситуаций.

Ключевые слова: дорожно-транспортный травматизм, несовершеннолетние участники дорожного движения, дети-пассажиры, схема расположения в транспортном средстве, детские удерживающие устройства, статистика дорожно-транспортного травматизма, нарушение правил дорожного движения, недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети автомобильных дорог.

Динамика основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров в период с 2008 по 2018 год довольно пессимистична и демонстрирует рост количества ДТП, кроме того, если принять во внимание актуальные Правила учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденные постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 года № 647, согласно которым с 2009 года погибшим в результате ДТП признается его участник, скончавшийся на месте либо в результате полученных травм в течение 30

²¹ Далее – ДТП.