

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ,
ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ЧАСТЯМИ 1, 2 СТАТЬИ 12.7 КОАП РФ**

**ACTUAL PROBLEMS OF QUALIFICATION OF OFFENSES
PROVIDED FOR IN PARTS. 1, 2 ARTICLES 12.7
OF THE ADMINISTRATIVE CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Андрей Викторович Иккерт,

*старший преподаватель кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Сибирского юридического
института МВД России (г. Красноярск)*



a9080188772@yandex.ru

Ключевые слова:

административное правонарушение,
административная ответственность,
водительское удостоверение,
индивидуализация наказаний,
транспортное средство.

В статье представлены соображения по поводу модернизации законодательного массива, регулирующего привлечение к административной ответственности за совершение административных правонарушений, предусмотренной статьей 12.7 КоАП РФ. Идентифицированы ключевые аспекты привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством без права управления. Обозначена роль либерализации и дифференциации административных наказаний. Сделана попытка дифференциации административных правонарушений, представленных в статье. Обозначены проблемы, возникающие в связи с популяризацией каршеринга. Аргументирован вывод о необходимости расширения законодательной классификации правонарушителей согласно статье 12.7 КоАП РФ.

Keywords:

administrative offense,
administrative liability,
driving license,
vehicle,
individualization of punishments.

The article presents considerations on the modernization of the legislative framework governing the imposition of administrative liability for administrative offenses provided for in Article 12.7 of the Administrative Code of the Russian Federation. The key aspects of bringing to administrative responsibility for driving a vehicle without the right to drive are identified. The role of liberalization and differentiation of administrative penalties is outlined. An attempt is

made to differentiate the administrative offenses presented in the article. The problems arising in connection with the popularization of carsharing are outlined. It is concluded that it is necessary to expand the legislative classification of offenders in accordance with Article 12.7 of the Administrative Code of the Russian Federation.

Ежегодно количество дорожно-транспортных происшествий растет, и законодатель в попытках разрешения этой проблемы последовательно ужесточает меру ответственности за совершенные правонарушения и преступления в области дорожного движения и смежных видов деятельности. Ключевой причиной происшествий на дорогах является несоблюдение правил дорожного движения: пользование мобильными телефонами при управлении транспортным средством, выезд на встречную полосу, управление транспортным средством в состоянии опьянения, несоблюдение правил маневрирования, управление транспортными средствами лицами без соответствующих прав.

Для того чтобы управлять транспортом, человек должен иметь водительские права. Для этого требуется: 1) пройти и завершить обучение в лицензированной автошколе; 2) пройти медицинскую комиссию; 3) сдать теоретический и практический экзамен в подразделениях Госавтоинспекции; 4) оплатить соответствующие госпошлины. Кроме того, законодатель подробно регулирует процедуры смены национального или международного водительского удостоверения при окончании срока его действия. Для перевыпуска водительского удостоверения каждые 10 лет гражданин Российской Федерации должен оплатить в соответствующем объеме государственную пошлину, повторно пройти медицинскую комиссию, обновить фотографию для размещения в базе и на удостоверении [8, с. 183].

Особый научно-теоретический и прикладной интерес вызывают проблемные аспекты, связанные с управлением транспортным средством водителем, не имеющим либо лишенным права управления. Такие водители, как показывает статистика, часто представляют собой угрозу для безопасности дорожного движения [2, с. 51]. Ключевые аспекты привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством без права управления изложены в ст. 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Представим ключевые положения данной статьи (табл. 1).

Рассмотрим основные проблемные аспекты законодательного регулирования и некоторые частные случаи привлечения к административной ответственности лиц, не имеющих прав.

Крайне важной проблемой российского законодательства в рассматриваемой нами предметной области является отсутствие индивидуализации наказания. В частности, законодатель не делает разницы между категориями лиц, управляющих транспортом без прав. Так, лицо может вообще не иметь води-

водительского удостоверения – ни на момент правонарушения, ни в прошлом. Кроме того, лицо может иметь удостоверение, срок действия которого истек, либо иметь удостоверение, не соответствующее типу транспортного средства, управление которым он осуществляет на момент совершения правонарушения. Кроме того, следует отметить, что в тексте Федерального закона «О безопасности дорожного движения» законодатель представляет обстоятельства, наступление которых обозначает прекращение действия водительского удостоверения: 1) лицо по решению суда лишается права управления; 2) транспортным средством управляет лицо с медицинскими ограничениями, но не имеющее документов, подтверждающих право управления при наличии особых медицинских условий; 3) срок действия водительского удостоверения истек.

Таблица 1

Ключевые аспекты привлечения к административной ответственности за управление транспортным средством без права управления согласно ст. 12.7 КоАП РФ

Правонарушение	Мера ответственности
Управление транспортным средством без права управления (за исключением учебной езды)	Административный штраф 5000-15000 руб.
Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления	Административный штраф 30000 руб. / административный арест до пятнадцати суток / обязательные работы от 100 до 200 часов
Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления (за исключением учебной езды) или лишенному права управления	Административный штраф 30000 руб.
Повторное совершение одного из вышеописанных административных правонарушений, если данное действие не содержит признаков уголовно наказуемого деяния	Административный штраф 50000-100000 руб. / обязательные работы от 150 до 200 часов

Практика применения и рассмотрения органами исполнительной власти и судами дел по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ, касающихся привлечения к административной ответственности лиц, не имеющих права управления, свидетельствует об отсутствии различий между всеми описанными выше и многими другими категориями лиц. Законодатель не учитывает градации тяжести правонарушений и не предусматривает различные санкции для разных категорий «бесправников». К примеру, очевидно, что существует большая разница (с позиции водительских навыков, сознательности, психологической установки на управление транспортом) между лицами, которые в принципе не имеют навыков управления, и лицами, завершившими обучение в автошколе, сдавшими экзамен в Госавтоинспекции, имеющими многолетний стаж вождения,

но, к примеру, не выполнившими требования о перевыпуске своего удостоверения в срок.

Многие специалисты-правоведы говорят о том, что привлечение всех категорий лиц к административной ответственности на равных основаниях нельзя считать эффективным правовым рычагом, а соответствующую статью КоАП РФ следует существенно расширить и детализировать. Исследователи предлагают уточнить понятие лиц, которые осуществляют управление транспортом без водительского удостоверения, и ввести новые категории субъектов юридической ответственности (лицо, не имевшее прав и навыков вождения; лицо, обладающее водительским удостоверением с истекшим сроком действия; лицо, управляющее транспортным средством на основании удостоверения, не соответствующего его медицинскому состоянию и проч. [9, с. 32]. Для каждой из подобных категорий лиц требуется разграничить меры административной ответственности.

Индивидуализация наказаний, наряду с законностью и справедливостью, выступает ключевой тенденцией всех современных правовых систем. Административные санкции должны накладываться пропорционально, справедливо и соразмерно – в основном благодаря широкой шкале санкций, которой пока в российском законодательстве не имеется [7, с. 101].

Особенно несправедливым представляется наложение административной санкции на лиц, срок действия прав которых истек. Для того чтобы либерализовать законодательный массив изучаемого нами сегмента, в 2018 г. было предложено внести поправки в процедуру перевыпуска водительских удостоверений. Так, к примеру, дискуссии затронули возможность продления удостоверений автоматически – при условии отсутствия непогашенных задолженностей у водителя либо при отсутствии некоего критического порога числа административных правонарушений в области дорожного движения.

Одним из способов смягчить санкционные меры, представленные в ст. 17.2 КоАП РФ, и разделить лиц, не имеющих прав, на отдельные категории, стало выделение в отдельную группу лиц с истекшими удостоверениями. Высказывались точки зрения о заблаговременном информировании владельцев удостоверения о скором окончании срока действия документа.

В рамках одной из законодательных инициатив было предложено выдавать бессрочные водительские удостоверения. Оба предложения тесно взаимосвязаны: если удостоверение продлевается автоматически, значит, оно выпущено практически как бессрочное.

Обе инициативы не были поддержаны; среди ключевых аргументов отказа можно назвать следующие: (1) необходимость комплексных изменений всей системы выпуска водительских удостоверений и соответствующего сегмента законодательства, подзаконных актов, регламентов, должностных инструкций; (2) бессрочные или автоматически продлеваемые права игнорируют проблему наличия медицинских противопоказаний по допуску к управлению транспортом, которые могут возникнуть у водителя с течением времени.

Либерализовать законодательство можно также посредством внесения изменений в текст постановления Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений»)» и предоставления возможности замены удостоверения в течение 10 дней по окончании срока его действия без привлечения санкций, перечисленных в ст. 12.7 КоАП РФ. Безусловно, чтобы обновить медицинскую справку, сделать фотографию и направиться в органы, отвечающие за выдачу удостоверений, лицо столкнется с необходимостью воспользоваться транспортным средством, и 10-дневная отсрочка предоставит ему эту возможность.

Исходя из соображений индивидуализации наказаний, описанных в ст. 12.7 КоАП РФ, некоторые исследователи говорят о необходимости адаптации зарубежного опыта и установления дифференцированного размера штрафа пропорционально задекларированным доходам физического лица.

Данная позиция, безусловно, основывается на стремлении «облегчить» санкционный спектр ст. 12.7 КоАП РФ (как отмечено в таблице 1, некоторые правонарушения влекут за собой наложение штрафов в объемах 30 000, 50 000, 100 000 руб.). Тем не менее внедрение подобного подхода в ближайшей перспективе представляется затруднительным. Барьером для подобной законодательной реформы выступает специфика социально-экономических реалий нашей страны, сказывающихся на менталитете и сознании российских граждан. Речь идет о том, что многие граждане, имеющие высокий уровень материального обеспечения, отражают в налоговой декларации лишь часть доходов, либо их официальный доход достаточно низок – и далеко не всегда это может значить «теневизацию» предпринимательской деятельности. Так, правонарушитель может являться членом семьи обеспеченного лица, состоять у него иждивении, кроме того, уровень его доходов на момент правонарушения может резко измениться. В таком случае при минимальном или нулевом задекларированном доходе размер административного штрафа не будет отражать реальные финансовые возможности правонарушителя.

Можно также отметить, что финансово обеспеченные лица могут не управлять транспортным средством самостоятельно, а нанимать личного водителя – в таком случае правонарушителем будет именно водитель, и штраф будет взыскиваться на основании калькуляции его оклада. Действительно, юридически нарушителем будет именно водитель, но в реальной практике нарушения Правил дорожного движения, в том числе описанные в ст. 12.7 КоАП РФ, зачастую осуществляются водителем по указанию работодателя.

В современных публикациях можно также встретить мнение о том, что «привязывать» размер штрафа следует не к объему официально задекларированного дохода, а к стоимости транспортного средства – ведь в большинстве случаев этот показатель объективно отражает реальные финансовые возможности правонарушителя.

Высказывается и точка зрения об установлении объема штрафа согласно ст. 12.7 КоАП РФ в зависимости от количества совершенных лицом административных правонарушений за определенный промежуток времени. Российский законодатель может пойти по пути формирования системы последовательного ужесточения ответственности в зависимости от частоты совершаемых административных правонарушений. На данный момент ст. 12.7 КоАП РФ предлагает два «режима» совершения правонарушения – первичное и повторное (с соответствующим ужесточением санкций – см. таблицу 1).

В измененной редакции КоАП РФ можно дифференцировать правонарушителей по точному числу совершенных правонарушений. Данная мера, в свою очередь, потребует введения следующих категорий (табл. 2).

Таблица 2

Возможная дифференциация административных правонарушений, представленных в ст. 12.7 [7, с. 102]

Первичное совершение административного правонарушения	Совершение административного правонарушения в первый раз
Повторное совершение административного правонарушения	Совершение административного правонарушения во второй раз
Неоднократное совершение административного правонарушения	Совершение аналогичного административного правонарушения в период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию в третий раз
Систематическое совершение административного правонарушения	Совершение аналогичного административного правонарушения в период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию в четвертый и пятый раз
Злостное совершение административного правонарушения	Совершение аналогичного административного правонарушения в период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию, в шестой и более раз

Можно также предположить, наряду с либерализацией наказания за первичное или повторное правонарушение, ужесточение наказаний за правонарушения, изложенные в ст. 12.7 КоАП РФ, в ситуации систематических или злостных нарушений. Рассматривается возможность применения практики конфискации транспортного средства как наказания, назначаемого в случаях систематического и злостного совершения административных правонарушений [7, с.102].

Как отмечено выше, в ряде случаев возникают проблемы диффузии ответственности за административные правонарушения, перечисленные в ст. 12.7 КоАП РФ, между собственником транспорта и его водителем. Особенно остро эта проблема стоит в условиях популяризации каршеринга. Рост парка каршеринговых автомобилей актуализирует потребность изучения проблем от-

ветственности юридических лиц по допуску к управлению автомобилем лиц, не имеющих право на управление транспортными средствами.

Компании, занятие оказанием услуг в сфере каршеринга, пытаются обезопасить себя и предпринимают меры по недопущению к управлению лиц, не имеющих права управления, – уже на уровне договора. В противном случае к ним могут быть применены санкции согласно ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами») и ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ («Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством или лишенному такого права»). Следует отметить, что в ситуациях рассмотрения случаев передачи управления транспортными средствами лицам, не имеющим права управления, к административной ответственности привлекаются собственники транспортных средств [1].

Предлагается привлекать к административной ответственности лиц, пользующихся услугами каршеринга. Основанием для этого может быть следующее: каршеринг представляет собой аренду, а любой договор аренды предоставляет лицу право собственности. Соответственно, нести ответственность за управление без должного удостоверения должен нести именно арендатор. Безусловно, в законодательстве следует зафиксировать саму категорию «каршеринг» и детализировать основные аспекты, сопряженные с санкциями по ст. 12.7 и другим статьям КоАП РФ.

В заключение нужно отметить: перечень проблем, касающихся вопросов привлечения к административной ответственности за совершение административных правонарушений, предусмотренной ст. 12.7 КОАП РФ, не исчерпывается вышеизложенными. Интерес вызывают, к примеру, находящаяся на периферии внимания законодателя новая группа потенциальных субъектов административных правонарушений – лица, использующие электросамокаты, гироскутеры, моноколеса [3, с. 70; 6, с. 58]. Требуют дальнейшей регламентации вопросы, связанные с применением поддельных удостоверений [4, с. 445]. Можно также сказать, что по мере развития беспилотных транспортных средств или транспорта с частичным «автопилотом» законодатель, безусловно, будет вынужден еще раз корректировать нормативные положения ст. 12.7 КоАП РФ.

Библиографический список

1. Былинин, И.А. К вопросу административно-правового регулирования каршеринга и применения федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения к его участникам / И.А. Былинин // *ВВ: Административное право и практика администрирования*. – 2020. – № 3. – С. 17-27.
2. Будникова, А.Б. О некоторых актуальных проблемах, возникающих при квалификации правонарушений, ответственность за которые предусмотрена частями 1, 2 статьи 12.7 КОАП РФ / А.Б. Будникова, С.И. Шелехов // *Научный компонент*. – 2020. – № 1 (5). – С. 50-55.
3. Вислогубова, О.И. Ответственность новых категорий участников дорожного движения / О.И. Вислогубова // *Вестник Краснодарского университета МВД России*. – 2022. – № 1 (55). – С. 68-71.
4. Дерюгин, Р.А. Некоторые особенности расследования преступлений, связанных с изготовлением и сбытом поддельных водительских удостоверений посредством сети Интернет / Р.А. Дерюгин, В.Ю. Иванов // *Вопросы российской юстиции*. – 2020. – № 5. – С. 441-447.
5. Мажинский, Р.А. Угнал или покатался: проблемы квалификации деяний, содержащих признаки угона несовершеннолетними транспортных средств / Р.А. Мажинский // *Право и государство: теория и практика*. – 2021. – № 1 (193). – С. 118-121.
6. Сергунова, А.С. Особенности квалификации управления транспортным средством водителем, лишенным права управления / А.С. Сергунова // *Вестник экономики, управления и права*. – 2022. – № 2 (59). – С. 53-60.
7. Смоляков, А.И. Проблемные вопросы индивидуализации наказания за совершение административных правонарушений в области безопасности дорожного движения / А.И. Смоляков // *Научный портал МВД России*. – 2020. – № 1 (49). – С. 99-103.
8. Федорова, Т.А. Некоторые вопросы привлечения к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.7 КОАП РФ / Т.А. Федорова // *Право и государство: теория и практика*. – 2020. – № 9 (189). – С. 183-185.
9. Якимов, А.Ю. Отсутствие права на управление транспортными средствами как квалифицирующий признак составов административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения / А.Ю. Якимов // *Журнал «Безопасность дорожного движения»*. – 2022. – № 3. – С. 29-34.