



УДК 342.9



Андрей Юрьевич ИВАНОВ,

доцент кафедры административного права
и административной деятельности органов внутренних дел
Сибирского юридического института МВД России
(г. Красноярск), кандидат философских наук, доцент
andrew-zul@yandex.ru

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ABOUT PECULIARITIES OF ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR OFFENSES IN THE SPHERE OF TRAFFIC SAFETY

В статье рассматриваются отдельные изменения, внесенные в законодательство об административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, формулируются предложения по его совершенствованию.

The article considers peculiarities and certain amendments made to the legislation on administrative liability for offenses in the sphere of traffic safety. The author formulates some suggestions for its improvement.

Ключевые слова: административная ответственность, административные правонарушения, безопасность дорожного движения.

Keywords: administrative liability, administrative offenses, traffic safety.

С появлением первых транспортных средств в России за нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД) предусматривались меры ответственности.

Совершенствование законодательства об административной ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, выражающееся в существенном увеличении размеров административных штрафов и ужесточении иных наказаний за нарушение ПДД, обеспечило существенное снижение количества нарушений ПДД и дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Главным, на наш взгляд, результатом стало снижение числа погибших в ДТП; так, несмотря на то, что число зарегистрированных в России автомобилей за последние 10 лет выросло на 18,7 млн., число лиц, погибших в ДТП, снизилось с 32 724 в 2006 году до 20 308 в 2016 году (URL: <http://www.gibdd.ru>). При этом следует отметить, что до 2009 года в статистике погиб-

ших в ДТП учитывались лишь те, кто умирал в течение 7 суток после аварии. С 2009 года срок наблюдения за пострадавшими в ДТП и учёта погибших был увеличен с 7 до 30 суток. [1]

Тем не менее анализ законодательства позволяет говорить о существовании объективной возможности дальнейшей модернизации административной ответственности и обеспечении еще большей безопасности на дорогах России.

Во-первых, субъектами ответственности за правонарушения в указанной сфере являются участники дорожного движения. Согласно п. 1.2 ПДД к участникам дорожного движения относятся водители, пешеходы и пассажиры транспортных средств. При этом особое внимание законодателем уделяется обязанностям водителей транспортных средств, которые классифицируются в зависимости от категории транспортного средства. Для решения вопроса о привлечении к административной



ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения имеет существенное значение определение вида транспортного средства, при управлении которым водитель нарушает ПДД. Согласно ПДД выделяются механические транспортные средства, подлежащие государственной регистрации, на управление которыми требуется специальное право, и иные транспортные средства, например велосипеды. Так, управление водителем в состоянии опьянения механическим транспортным средством подлежит квалификации по ст. 12.8 КоАП РФ, однако аналогичное правонарушение, но совершенное водителем велосипеда или иного транспортного средства, на управление которым не требуется специальное право, подлежит квалификации по ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ.

Федеральным законом от 7 мая 2013 года № 92-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» введена в новой редакции ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», в которой впервые в России предусматриваются не только новые категории, но и подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право.

Согласно указанным изменениям с 2013 года управлять мопедом может физическое лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, имеющее специальное право на управление транспортным средством категории «М» либо водительское удостоверение на управление иным транспортным средством любой категории, указанной в ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения». С учетом изложенного выше можно сделать вывод, что водители мопедов, квадроциклов не могут являться субъектами ответственности по ст. 12.29 КоАП РФ (нарушение ПДД пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения). Законодатель, приравнивая водителей мопедов к водителям механических транспортных средств, создал условия, при которых последние должны выполнять все обязанности, предусмотренные п. 2.1 ПДД.

Согласно отчету полка ДПС ГИБДД МВД России «Красноярское» по итогам 2016 года, 302 водителя мопедов были привлечены к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ (с января по июль 2017 года – 101 водитель). Следовательно, последние должны иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки не только водительское удостоверение соответствующей категории, но и страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Однако для контроля выполнения водителем мопеда, квадроцикла обязанности по страхованию гражданской ответственности сотрудник полиции должен знать технические характеристики указанных транспортных средств. Согласно ч. 3 ст. 4 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ обязанность по страхованию гражданской ответственности не распространяется на владельцев транспортных средств, максимальная конструктивная скорость которых составляет не более 20 километров в час. Учитывая, что законодатель приравнял мопеды и квадроциклы к механическим транспортным средствам, для управления которыми в настоящее время требуется специальное водительское удостоверение, считаем целесообразным внести изменения в порядок регистрации транспортных средств, предусмотренный постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 года № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации». В указанном постановлении в качестве условия для обязательной регистрации автотранспортных средств необходимо предусмотреть не технические характеристики последних, а требование ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», то есть регистрации должны подлежать автотранспортные средства, на управление которыми предоставляется специальное право. Также соответствующие изменения необходимо внести и в примечание к ст. 12.1 КоАП РФ.

Во-вторых, за совершение административных правонарушений в сфере дорожно-



го движения могут быть назначены шесть из десяти существующих видов административных наказаний. При этом следует отметить, что такой вид административного наказания, как «предупреждение», практически не может применяться за совершение административных правонарушений в указанной сфере. Указанный вывод можно обосновать положениями ч. 2 ст. 3.4 КоАП РФ, в которой содержатся условия назначения административного наказания в виде предупреждения: одним из них является отсутствие угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей, объектам. Учитывая, что большинство административных правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ, причиняют какой-либо вред либо создают угрозу его причинения, такой вид административного наказания, как «предупреждение» целесообразно исключить из санкций соответствующих статей главы 12 КоАП РФ либо изменить условия его назначения.

В-третьих, согласно п. 3 ч. 1 ст. 1.3 КоАП РФ установление административной ответственности за нарушение правил и норм, предусмотренных федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, относится к предмету ведения Российской Федерации. В главе 12 КоАП РФ предусматриваются нормы об административной ответственности в сфере дорожного движения. Формально-логический анализ норм главы 12 КоАП РФ свидетельствует о том, что далеко не все содержащиеся в ней нормы устанавливают административную ответственность за деяния, посягающие на область дорожного движения. В связи с этим представляется целесообразным либо переименовать главу 12 КоАП РФ, обозначив ее как «Административные правонарушения в области безопасности дорожного движения», одновременно исключив отдельные статьи, либо перенести отдельные статьи из главы 11 КоАП РФ в главу 12 КоАП РФ (например, ст. 11.26, 11.27, 11.29 и др.), оставив наименование рассматриваемой главы без изменения.

В-четвертых, одним из условий применения мер административной ответственности за совершение отдельных правонарушений,

предусмотренных главой 12 КоАП РФ, является применение специальных технических средств.

Учитывая, что правонарушения в сфере безопасности дорожного движения создают угрозу жизни, здоровью, а также материального ущерба участникам дорожного движения, существенной проблемой является их доказывание.

Решением указанной проблемы могут стать изменения, произошедшие в институте доказывания в части обязанности отнесения материалов фото- и киносъемки, звуко- и видеозаписи к доказательствам по делу об административных правонарушениях. Доказывание наличия события противоправного поведения возможно посредством использования материалов фото- и киносъемки, звуко- и видеозаписи, которые в соответствии со ст. 26.7 КоАП РФ признаются разновидностью документов.

По нашему мнению, и до внесения изменений в ст. 26.7 КоАП РФ субъект административной юрисдикции не вправе был отказать в приобщении к материалам дела указанных выше доказательств, и они должны были оцениваться по правилам ст. 26.11 КоАП РФ. Иное означало бы нарушение прав лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, а также прав потерпевшего, гарантированных ст. 25.1 и 25.2 КоАП РФ. Указанный вывод также подтверждается положениями п. 210 Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 2 марта 2009 года № 185. [2]

В-пятых, для применения мер административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения имеет существенное значение место совершения правонарушения, то есть управление автотранспортным средством должно осуществляться в пределах дорог. Правоприменительная деятельность подразделений ГИБДД МВД России (на примере Красноярского края) показывает, что вопросы квалификации административных



правонарушений в сфере дорожного движения вызывают меньше затруднений, сложнее решаются вопросы с определением места совершения правонарушения. Нарушение положений ПДД возможно и в условиях эксплуатации транспортных средств за пределами искусственных дорог, например управление автомобилем в состоянии опьянения в степи, в лесу и др., вследствие которого произошло столкновение с иным транспортным средством. В указанной ситуации очевидно нарушение п. 2.7 ПДД, однако решение вопроса о признании указанного происшествия дорожно-транспортным является дискуссионным. По нашему мнению, если руководствоваться определением «дорога», которое содержится в ПДД, указанные ситуации следует определять как ДТП и включать в статистику ГИБДД МВД России.

В-шестых, при детальном рассмотрении правовой основы применения отдельных норм об административной ответственности в сфере дорожного движения можно обнаружить отсутствие ключевых определений либо терминологическую нелогичность. Например, в примечании к ст. 12.8 КоАП РФ, которое было включено спустя пять лет после утраты силы примечания к ст. 27.12 КоАП РФ, определение состояния опьянения как таковое отсутствует. [4]

Анализируя количественную характеристику состояния алкогольного опьянения, следует отметить, что в примечании установлена величина концентрации абсолютного этилового спирта только в отношении выдыхаемого воздуха. Однако, если следовать логике законодателя, необходимо было установить в примечании ст. 12.8 КоАП РФ количественные показатели в отношении отбираемой крови, а также распространить указанное примечание в части применения ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ (водители велосипедов, мотоблоков и др.).

Следует обратить внимание на то, что в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2014 года № 227-ФЗ ч. 6.1 ст. 27.12 КоАП РФ изложена в новой редакции. Тем же Федеральным законом КоАП РФ был дополнен ст. 27.12.1, регламентирующей проведение медицинского освидетельствования

на состояние опьянения лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, в случае совершения ими иных административных правонарушений, не связанных с управлением транспортными средствами.

В ч. 6 данной статьи включено положение, идентичное ч. 6.1 ст. 27.12 КоАП РФ, которое содержит ссылку на критерии, при наличии которых лицо подлежит направлению на медицинское освидетельствование. Эти критерии перечислены в приказе Минздрава России от 18 декабря 2015 года № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)». Вместе с тем порядок направления на медицинское освидетельствование в ст. 27.12 и в ст. 27.12.1 КоАП РФ предусматривается разными постановлениями Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 года № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов» и постановление Правительства Российской Федерации от 23 января 2015 года № 37 «Об утверждении Правил направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения лиц, совершивших административные правонарушения»). В постановлении Правительства Российской Федерации № 475 в качестве оснований полагать, что лицо находится в состоянии опьянения, выделяется перечень признаков. На наш взгляд, логичным является этот перечень из данного постановления исключить, ограничившись ссылкой на приказ Минздрава России, как это сделано в постановлении Правительства Российской Федерации № 37.

С учетом вышеизложенного, а также в целях унификации порядка медицинского



освидетельствования и определения состояния опьянения следует рассмотреть вопрос об исключении примечания к ст.12.8 КоАП РФ, за основу взять содержание примечания к ст.27.12 КоАП РФ. [См. подр.: 3]

Подводя итоги, необходимо отметить, что законодательство об административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения необ-

ходимо совершенствовать, при этом следует обратить внимание на целесообразность устранения терминологической непоследовательности законодателя, а также доработку положений отдельных федеральных законов и иных нормативных актов, отмеченных выше, за нарушение которых установлена ответственность в главе 12 КоАП РФ.

Библиографический список

1. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий : постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647.
2. Жильцов, А.В. К вопросу о перспективах реализации некоторых законодательных инициатив в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / А.В. Жильцов, А.Ю. Иванов // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2017. – № 1 (39).
3. Иванов, А.Ю. О совершенствовании правового регулирования медицинского освидетельствования на состояние опьянения в сфере безопасности дорожного движения / А.Ю. Иванов // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики : материалы XX международной научно-практической конференции (20–21 апреля 2017 г.) : в 2 ч. / отв. ред. Н.Н. Цуканов ; СибЮИ МВД России. – Красноярск: СибЮИ МВД России, 2017. – Ч. 1.
4. Якимов, А.Ю. Нормативно-правовое определение состояние опьянения и количественная характеристика допустимого (или запрещенного) уровня алкоголя в организме водителя автотранспортного средства (отечественный и зарубежный опыт) / А.Ю. Якимов // Административное право и процесс. – 2013. – № 2.