Боровинских А.Е.
Студент
5 курса факультет Институт права
Челябинский Государственный Университет
Россия, г. Челябинск
Научный руководитель: Князева Ирина Николаевна

ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация. *В статье исследуются проблемы нормативного регулирования и практической реализации административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения. На основании критического анализа нормативных предписаний, формулируются направления по совершенствованию законодательства.*

Ключевые слова: *Административная ответственность, правила дорожного движения, проблемы, совершенствование законодательства, Кодекс об административных нарушениях, дорожно-транспортные происшествия.*

Annotation. *The article examines the problems of regulatory regulation and the practical implementation of administrative responsibility for committing offenses in the field of traffic. Based on a critical analysis of regulatory requirements, directions for improving legislation are formulated.*

Keywords: *administrative responsibility, traffic rules, problems, improvement of legislation, Code of Administrative Violations, traffic accidents.*

Количество и характер дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в значительной степени определяет состояние и динамику смертности во всем мире. В Российской Федерации проблема смертности на дорогах стоит

особенно остро. За 2018 год на российских дорогах произошло 168 099 ДТП, в которых 214 853 человека получили ранения, а 18 214 погибли. С января по ноябрь 2019 года выявлено 147 738 ДТП с 189 671 раненными и 15 158 погибшими [10].

Несмотря на некоторое снижение аварийности, данные статистики продолжают оставаться пугающими, сопоставимыми с 130 авиакатастрофами с абсолютной летальностью ежегодно. Помимо непосредственных людских потерь, высокий уровень ДТП вносит существенный вклад в инвалидизацию населения. Все это не «налог на автомобилизацию», не «неизбежные издержки прогресса», а сотни тысяч реальных человеческих жизней и семей, оставшихся без кормильца.

Организационные, правовые и материальные средства, используемые государством для улучшения состояния безопасности дорожного движения, не приносят желаемого результата.

Институт административной ответственности должен служить одним из механизмов обеспечения безопасности дорожного движения, направленным на профилактику правонарушений, за счет установления достаточно сурового наказания и его неотвратимости. Для целей общей превенции эффективно себя показали автоматические системы фиксации правонарушений, для частной большое значение имеет наказание в виде лишения права управления транспортным средством.

Вместе с тем, на настоящий момент институт административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения имеет ряд проблем, без решения которых невозможно повысить его эффективность и, как следствие, безопасность на дорогах.

Кодекс об административных правонарушениях РФ (далее - КоАП РФ) [1] не ранжирует правонарушения в области дорожного движения в зависимости наличия либо отсутствия ущерба, если это не сопряжено с причинением вреда здоровью людей.

К примеру, водитель, проезжавший на запрещающий сигнал светофора, нарушающий скоростной режим, правила обгона, виновный ДТП с материальным ущербом, но без пострадавших, будет подвергнут административной ответственности в пределах общих норм. В таких условиях формируется злостный тип нарушителя, совершенно не осознающего опасности своих поступков для себя и окружающих.

Глава 12 КоАП РФ, несмотря на множество вносимых в нее изменений, все еще не в полной мере корреспондирует Правилам дорожного движения (далее – ПДД) [3].

В частности ненаказуемы нарушения предписаний части 2 пункта 10.1 ПДД о снижении скорости до полной остановки в случае опасности, части 4 пункта 10.5 ПДД о запрете резкого торможения, кроме как для предотвращения ДТП, а так же пункта 8.12 ПДД, регламентирующего движение задним ходом.

В итоге, сотрудник ГИБДД, после оформления ДТП, вынесет определение о прекращении производства, ввиду отсутствия состава административного правонарушения, а виновник ДТП понесет только гражданскую ответственность.

При этом, по данным Е.А. Ляшенко невыполнение требований указанных пунктов Правил дорожного движения является причиной более 30% ДТП, особенно в период зимней эксплуатации транспорта [9].

КоАП РФ определил презумпцию виновности собственника транспортного средства (далее – ТС) в случае фиксации правонарушения автоматическими средствами, которым, исходя из анализа действующих правовых норм [6], может являться юридическое лицо – самостоятельный субъект административного правонарушения. При этом при конструировании санкций соответствующих статей главы 12 КоАП РФ данный факт не всегда учитывается законодателем.

Так, например, часть 4 статьи 12.15 КоАП РФ в качестве наказания предусматривает лишение специального права на управления ТС. Однако, юридическое лицо им обладать не может.

Законодатель попытался решить проблему привлечения к ответственности в случаях, когда установить личность водителя ТС, находящегося в собственности организации, невозможно, путем размежевания наказания в зависимости от средств фиксации. Если нарушение выявил сотрудник Госавтоинспекции, то безальтернативно применяется лишение права управления ТС, тогда как при автофиксации нарушитель в любом случае отделается штрафом. Подобное решение вряд ли следует признать справедливым.

Еще одной проблемой ответственности юридических лиц за правонарушения в области дорожного движения является недостаточная проработанность вопроса об определении виновности в нарушении требований безопасности при содержании автомобильных дорог.

Подрядные организации, выполняющие работы или оказывающие соответствующие услуги, не являются надлежащими субъектами состава правонарушения, предусмотренного статьей 12.34 КоАП РФ, поскольку обязанность по обеспечению безопасности дорожного движения при содержании автомобильных дорог не переходит на них по заключению договора гражданско-правового характера.

Осуществление контроля за подрядчиком не может служить основанием для освобождения от ответственности уполномоченной организации [8].

Такая позиция согласуется с решением, изложенным в постановлении Президиума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации № 3369/13 от 09.07.2013 [7].

Помимо проблем установления ответственности за правонарушения в области дорожного движения, регламентация производства по делу так же нуждается в совершенствовании.

Применение обеспечительных мер в большинстве случаев прямо сопряжено с ограничением прав, свобод и законных интересов граждан и используется по рассматриваемой категории дел достаточно часто. Однако возможность судебного обжалования применения мер обеспечения

производства по делу об административном правонарушении законодательно не предусмотрена.

Действующая редакция Порядка проведения медицинского освидетельствования [4,5] фактически не допускает отстранения от управления ТС по получения результатов исследования, что входит в прямое противоречие КоАП РФ.

ПДД, Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [2] и КоАП РФ расходятся в используемой по отношению к состоянию опьянения терминологии.

Так, в примечании к статье 12.8 КоАП РФ устанавливается запрет на употребление веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ.

В пункте 2.1 статьи 19 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» говорится о запрете эксплуатации транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

Пункт 2.7 ПДД устанавливает, кроме всего прочего, отдельный запрет на управление транспортным средством под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, потреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен и в ряде других случаев.

Без единообразной терминологии указанные нормы снижают свою эффективность.

Несмотря на повсеместную распространенность технических средств, позволяющих вести видеосъемку, КоАП РФ до сих пор предусматривает присутствие понятых в качестве альтернативы, тогда как привлечение данных участников производства может обернуться проблемами при доказывании, в частности, когда понятые не являются в суд или отказываются от подтверждения процессуальных действий.

Таким образом, оценивая существующую конструкцию главы 12 КоАП РФ системно, необходимо отметить, что ее нормы излишне раздробленны, мало структурированы и не охватывают весь спектр опасных нарушений ПДД.

Ввиду единства объекта и схожести объективной стороны могут быть объединены в одну статью нарушения правил перевозки грузов, в том числе отдельных видов, и правил буксировки.

В одной статье должны быть аккумулированы составы всех нарушений ПДД пешеходом или иным лицом, участвующим в дорожном движении. При этом целесообразно включить в нее в качестве квалифицирующего признака уничтожение или повреждение чужого имущества в результате ДТП.

Следует признать, что как повторное нарушение правил дорожного движения, так и нарушения, повлекшие ДТП должны наказываться более жестко.

Отдельно надлежит установить ответственность за опасное вождение.

При этом нормы целесообразно полностью отказаться от описания объективной стороны правонарушения в области дорожного движения, отдав предпочтение отсылочному (бланкетному) способу конструирования норм.

Для повышения эффективности производства по делам об административных нарушениях в области дорожного движения необходимо:

унифицировать терминологию ПДД, Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и КоАП РФ;

предусмотреть возможность судебного обжалования применения меры обеспечения производства по делу;

установит возможность выдачи медицинского заключения «установлено состояние опьянения» по результатам исследования концентрации алкоголя в выдыхаемом воздухе;

отменить процедуру привлечения понятых, с заменой на обязательное ведение видеосъемки.

Библиографический список:

1 Кодекс об административных правонарушениях Федеральный закон от 30 декабря 2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ — 2002. — № 1. Ст. 1..

2 О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ. — 1995. — № 50. — Ст. 4873..

3 О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ — 1993. — №47, ст. 4531

4 Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного 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 правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством: Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2008 — № 27, ст. 3280.

5 О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): Приказ Минздрава России от 18.12.2015 № 933н (Зарегистрировано в Минюсте России 11.03.2016 N 41390) // URL: http://publication.pravo.gov.ru/ (номер опубликования 0001201603150033, дата опубликования 15.3.2016)..

6 Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств: Приказ МВД России от 21.12.2019 № 950.

// URL: URL:http://publication.pravo.gov.ru/ (номер опубликования 0001201912310054, дата опубликования 31.12.2019).

7 Постановление Президиума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 09 и юля 2013 № 3369/13 // URL: www.arbitr.ru. (дата обращения: 11.02.2020).

8 Решение Октябрьского районного суда Челябинской области от 16 мая 2017 г. по делу № 12-56/52017 // URL: https://sudact.ru/ (дата обращения: 11.02.2020).

9 Ляшенко Е.А. Вопросы правового регулирования административной ответственности при нарушении правил дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. - 2018. - № 1 (1). - С. 271-276.

10 Статистические данные ГИБДД РФ. – Текст: электронный // http://stat.gibdd.ru/ (дата обращения: 11.02.2020).