

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВЫЯВЛЕННЫХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ УСТРОЙСТВ АВТОМАТИЧЕСКОГО ВЫЯВЛЕНИЯ И ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ

СЕВРЮГИН Виктор Егорович,

доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административного и финансового права
Тюменского государственного университета, заслуженный юрист Российской Федерации.
E-mail: admjurati@yandex.ru

Краткая аннотация: в статье рассматриваются проблемы применения закрепленных в КоАП РФ норм об автоматической фиксации нарушений в сфере дорожного движения. Анализируются вопросы несовершенства законодательства, обуславливающие затруднения его применения. Проведенный сравнительно-правовой, системно-логический анализ обозначенных в статье проблем правового регулирования позволил сделать вывод о необходимости переосмысления и доработки материальных норм КоАП РФ, для обеспечения эффективного применения средств автоматического выявления и фиксации правонарушений.

The article deals with problems of application set out in the Code of Administrative Offences rules on automatic commit violations in the field of traffic. It's analyzed the problematic issues related to the imperfection of the legislation, conditional on its right to use the difficulties. It's conducted a comparative legal, system-logical analysis of these legal facts suggests the need for a legislative reconsideration and revision material standards of the Administrative Code in order to ensure the effective application of a new form of administrative supervision over the observance of traffic rules, means of automatic detection and recording of offenses.

Ключевые слова: административная ответственность; правила дорожного движения; безопасность; автоматическая фиксация нарушений (АФН).

Administrative responsibility; traffic rules; road safety; automatic fixing violations (AFS).

Современное понимание, причин способствующих повышению уровня безопасности участников дорожного движения, нацеливает на совершенствование административно-правовой базы и разработки новых социальных технологий и технических методов для снижения количества дорожно-транспортных происшествий.

Во многих зарубежных странах значительное увеличение автомобилизации не приводит к автоматическому росту дорожно-транспортных происшествий, наоборот наблюдается динамика постоянного снижения этого показателя. Расширение применения технических средств, фиксирующих нарушения Правил дорожного движения в автоматическом режиме, с одной стороны, по точному замечанию Б.В. Россинского, приближает к 100% привлечению к ответственности водителей за «автоматически-зафиксированные» нарушения. С другой стороны, знание водителей о наличии «автоматизированного полицейского надзора», и неотвратимости «наказания» влияет на формирование «поведенческого стереотипа», способствующего соблюдению Правил

дорожного движения. Как авторитетно отмечает В.И. Майоров: «... рано отказываться от административных и уголовных репрессий в борьбе с транспортными правонарушениями, тем не менее, приоритет государственной политики в этой области нацелен на их предупреждение»¹.

С момента вступления в силу Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 210², внесшего изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ), в деятельности судебных органов, органов полиции появилась нормативная основа для привлечения к юридической ответственности виновных лиц на основании фото- и видеоматериалов, то есть результатов фиксации правонарушений, полученных в автоматическом режиме. Актуальные проблемы администра-

¹ Майоров В.И. Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения // Полицейское право. Научно-практический журнал. Омск: Изд-во Омск. юрид. ин-та, 2007. № 2(10). С. 115.

² О внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях от 24 июля 2007 г. 210-ФЗ // Росс. газ. 2007. 31 июля.

тивной ответственности за нарушения ПДД при использовании технических средств в сфере дорожного движения, являются активно обсуждаемыми в юридической литературе¹.

Известно, что в практике деятельности полиции ряда стран континентальной Европы, США, Великобритании, Канады давно существует нормативная основа и отработанная практика применения устройств автоматического выявления и фиксации нарушений (далее - АФН) Правил дорожного движения. Анализ зарубежного законодательства в этой части позволяет говорить о двух основных моделях правового регулирования, которые могут быть использованы в России.

Первая модель допускает автономное использование устройств автоматического выявления и фиксации правонарушений с последующим привлечением виновных лиц к юридической ответственности на основании фото- и видеоматериалов. Эта модель прогрессивна и в полной мере учитывает современный уровень развития техники, транспорта, технологий, интенсивность и плотность транспортных потоков.

Вторая модель исключает возможность привлечения к юридической ответственности лиц на основании результатов фиксации правонарушений, полученных в автоматическом режиме. Она предусматривает обязательное участие полицейского в оформлении материалов для правонарушений, наличие показаний двух свидетелей. Правда, при этом в качестве свидетелей могут выступать и сами полицейские, работающие с оборудованием. Такая практика, успешно применяется, например, в Шотландии. В Швеции полицейский обязан остановить нарушителя и сообщить ему о совершенном правонарушении.

Сравнительно-правовой анализ материальных и процессуальных норм КоАП РФ, а также внесенных изменений в ст. 1.5, 2.6, п. 4 и 5 ч. 1 ст. 28.1, ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ и примечаний к ним, в сочетании с существующими приемами доктринального,

научного толкования этих норм и действующего смежного гражданского законодательства позволяют выявить ряд проблем в нормативном регулировании без устранения которых, ГИБДД и мировые судьи, как субъекты, обеспечивающие рассмотрение дел об административных правонарушениях Правил дорожного движения, вряд ли смогут без нарушения законности обеспечить объективное разрешение каждого дела в сфере безопасности дорожного движения.

Эти проблемы касаются, прежде всего, противоречий, вытекающих из действующего административного законодательства и одновременно затрагивающих ряд норм Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ).

Во-первых, в конструкции ч. 1 ст. 2.6 КоАП РФ не уточняется, кто должен привлекаться к административной ответственности собственники (владельцы) автотранспортных средств, право собственности или владения которых зарегистрировано Госавтоинспекцией, или собственники (владельцы), права которых на автотранспортные средства оформлены согласно гражданскому законодательству. Это принципиально важно, так как право собственности и право владения в отношении автотранспортных средств возникает и переходит с момента заключения договора в порядке, предусмотренном Гражданским кодексом Российской Федерации, и не зависит от процедуры регистрации в подразделении Госавтоинспекции. Примером может служить заключение договора купли-продажи автомобиля, не снятого с регистрационного учета в ГИБДД, при этом в силу ст. 223 ГК РФ право собственности у приобретателя возникает с момента его фактической передачи.

Во-вторых, действующая редакция ч. 1 ст. 2.6 КоАП РФ оставляет на усмотрение сотрудников ГИБДД разрешение вопроса о том, какие из указанных выше собственников (владельцев) автотранспортных средств будут привлекаться к административной ответственности, и обременяться обязанностью доказывать свою невиновность, следующую из примечания к ст. 1.5 КоАП РФ. На наш взгляд, это противоречит ч. 2 ст. 29 Всеобщей декларации прав человека², которая определяет возможность подвергать человека, осуществляющего свои права и свободы, только таким ограничениям, какие установлены законом исключительно для обеспечения общественного порядка и общего

¹ Климович Е.В., Кузнецов А.В. О некоторых проблемах правового регулирования применения специальных технических средств фиксации нарушений правил дорожного движения // Правопорядок: история, теория, практика. 2015. № 1(4). С. 46–52; Кузнецов А.В. Привлечение к административной ответственности за нарушения ПДД при использовании средств автоматической фиксации // Психопедагогика в правоохранительных органах. 2013. № 4(55). С. 72–77; Майоров В.И. Актуальные проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения В сборнике: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ Материалы VIII всероссийской научно-практической конференции. 2015. С. 114–123.

² Всеобщая декларация прав человека: принята на третьей сессии Ген. ассамблеи ООН резолюцией 217 А (III) от 10 декабря 1948 г. // Росс. газ. 1998. 10 декабря.

благополучия в демократическом обществе. Обозначенное положение прямо административным законом не предписано, является необоснованным и противоречит ч. 1 ст. 55 Конституции РФ.

В-третьих, сформулированная подобным образом ч. 1 ст. 2.6 КоАП РФ является некорректной, поскольку, исходя из ее буквального толкования, следует, что единственным источником данных о собственниках (владельцах) автотранспортных средств в России, является автоматизированная информационно-поисковая система «Автомобиль». Но это не так. Она не содержит исчерпывающего перечня сведений обо всех автотранспортных средствах, подлежащих регистрации в ГИБДД на территории Российской Федерации. Полагаем, что формулировка данной статьи нуждается в корректировке. В качестве примера можно воспользоваться положениями некоторых источников права зарубежных стран, обладающих достаточным опытом использования средств АФН.

Так, Транспортным кодексом Калифорнии (США) установлено, что при автоматической фиксации нарушения правил парковки презюмируется факт нахождения за рулем зарегистрированного собственника¹. Закон Великобритании «О правонарушениях в дорожном движении» в ст. 68 разд. 3 устанавливает требование о привлечении к ответственности собственника, на имя которого зарегистрировано транспортное средство². По нашему мнению, в ч. 1 ст. 2.6 КоАП РФ целесообразно внести изменения следующего содержания: «В качестве лица, привлекаемого к административной ответственности, считать собственника (владельца), на имя которого зарегистрировано транспортное средство».

В-четвертых, в ст. 2.6 КоАП РФ не делается различий относительно привлечения к административной ответственности собственников (владельцев), являющихся физическими или юридическими лицами. В ч. 1 рассматриваемой статьи указано, что обязательным условием привлечения к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств является совершение административного правонарушения в области дорожного движения. Законодатель проигнорировал тот факт, что нормы гл. 12 КоАП РФ, устанавливающие ответ-

ственность за правонарушения, которые потенциально могут быть выявлены посредством АФН, не могут применяться к юридическому лицу, так как предполагают ответственность водителя (т.е. физического лица), а фиксация события административного правонарушения не является основанием для привлечения его к административной ответственности. Это означает невозможность привлечения юридического лица к административной ответственности в силу положений ч. 2 ст. 2.10 КоАП РФ. Относительно физических лиц, работающих водителями на основании трудовых договоров с юридическими лицами, российской судебной практикой выработана позиция о невозможности признания их владельцами транспортных средств.

Таким образом, в случае фиксации события правонарушения Правил дорожного движения в автоматическом режиме, совершенного на транспортном средстве, принадлежащем юридическому лицу, производство по делу должно вестись в общем порядке. Первичным процессуальным действием в этом случае будет направление определения в порядке ст. 26.10 КоАП РФ конкретному должностному лицу с требованием указать водителя, управлявшего транспортным средством в момент фиксации правонарушения средством АФН. Непредставление этих сведений должностным лицом должно квалифицироваться по ст. 17.7 КоАП РФ как невыполнение законных требований должностного лица, осуществляющего производство по делу об административном правонарушении. Для привлечения к ответственности юридического лица требуется введение в КоАП РФ новой нормы, устанавливающей ответственность за непредставление сведений о водителях, управлявших транспортным средством в момент фиксации правонарушения средством АФН после получения постановления по делу в порядке ч. 3 ст. 28.6. КоАП РФ

Таким образом, сравнительно-правовой, системно-логический анализ указанных юридических фактов позволяет говорить о необходимости законодательного переосмысления и доработки материальных норм КоАП РФ в целях обеспечения эффективного применения новой формы административного надзора за соблюдением Правил дорожного движения, то есть средств автоматического выявления и фиксации правонарушений.

¹ Всеобщая декларация прав человека: принята на третьей сессии Ген. ассамблеи ООН резолюцией 217 А (III) от 10 декабря 1948 г. // Росс. газ. 1998. 10 декабря.

² Vehicle code of California (Sec. 41102, Ch. 4, Div. 17) // Vehicle code of CI of Motor Vehicles. Sacramento-California, 1993. P. 1008. Road Traffic Offenders Act. 1988.