

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра конституционного права
Направление подготовки 40.03.01 – Юриспруденция

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой


С.В. Чердаков

« 15 » 02 2019 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Административная ответственность юридических лиц в сфере дорож-
ного движения

Исполнитель

студент группы 521уз62 21.02.19  А.С. Карпов

Руководитель

доцент, канд. юрид. наук 25.02.19  С.В. Чердаков

Нормоконтроль

21.02.19  О.В. Громова

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра конституционного права

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой



С.В. Чердаков

(подпись)

« 21 » 02 2018 г.

ЗАДАНИЕ

К выпускной квалификационной работе студента Карпова Андрея Сергеевича

1. Тема выпускной квалификационной работы: Административная ответственность юридических лиц в сфере дорожного движения.

(утверждена приказом от 20.11.2018 г. № 2725-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы 10 февраля 2019 г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: Конституция РФ, КоАП РФ, ГК РФ, специальная юридическая литература, правоприменительные акты.

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические основы административной ответственности за нарушение правил дорожного движения в отечественном праве, Основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, Пробелы и совершенствования законодательства регулирующего административную ответственность юридических лиц за совершение административных правонарушений в области дорожного движения

5. Перечень материалов приложения:

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разделов) Васильева Дарима Содномовна, ст. преподаватель.

7. Дата выдачи задания 15 октября 2018 г.

Руководитель выпускной квалификационной работы: Чердаков Сергей Владимирович, доцент, канд. юрид. наук, доцент

Задание принял к исполнению:

21.02.19



(дата, подпись студента)

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа 59 с., 50 источников

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ТРАНСПОРТ, КОАП РФ, ЮРИДИЧЕСКОЕ ЛИЦО

Цель работы: изучить административную ответственность на транспорте как юридического лица, выявить недостатки законодательства и предложить пути его улучшения.

Задачи

- рассмотреть основы административной ответственности за нарушение правил дорожного движения в отечественном праве;
- изучить основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- выявить пробелы и предложить пути совершенствования законодательства регулирующего административную ответственность юридических лиц за совершение административных правонарушений в области дорожного движения.

Объектом бакалаврской работы выступают общественные отношения, которые возникли в сфере административной ответственности на транспорте юридических лиц. Предметом является законодательство, которое регулирует административную ответственность юридических лиц в сфере дорожного движения.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Теоретические основы административной ответственности за нарушение правил дорожного движения в отечественном праве	9
1.1 Понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	9
1.2 Общая характеристика административных правонарушений юридических лиц в сфере дорожного движения	19
2 Основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	26
2.1 Фактическое основание административной ответственности юридических лиц за правонарушения в области дорожного движения	26
2.2 Привлечение к административной ответственности юридических лиц, за нарушение в сфере безопасности дорожного движения	32
3 Пробелы и совершенствования законодательства регулирующего административную ответственность юридических лиц за совершение административных правонарушений в области дорожного движения	40
Заключение	50
Библиографический список	54

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

БДД - безопасность дорожного движения;

ГИБДД - Государственная инспекция по безопасности дорожного движения;

ДД – дорожное движение

ДТП – дорожно-транспортное происшествие;

КоАП РФ – Кодекс об административных правонарушениях;

ПДД - правила дорожного движения;

РСФСР - Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика;

ТС - транспортное средство;

ВВЕДЕНИЕ

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из наиболее актуальных проблем в Российской Федерации. Нарушение правил дорожного движения (далее ДТП) и количества погибших и раненых людей выражается в страшных количествах. Сотрудники Госавтоинспекции зарегистрировали 184 000 дорожно-транспортных происшествий в 2015 году, 173 694 в 2016, 169 433 в 2017. В 1 квартале 2018 в Российской Федерации зарегистрировано 20803 дорожно-транспортных происшествий. Для предотвращения дорожно-транспортных происшествий используются специальные технические средства фото-и видеосъемки, которые были введены с 1 июля 2008 года. Такие технические средства работают в автоматическом режиме.

Планы Правительства Российской Федерации по кардинальному уменьшению количества жертв дорожно-транспортных происшествий, изложенные в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы (далее - Стратегия), могут быть выполнены только на основе создания комплексной системы мер, направленных на достижение поставленных целей. Не последнюю роль в этой системе играет институт административной ответственности за совершение административных правонарушений в области дорожного движения.

Количество коллективных образований в настоящее время в РФ значительно возросло, существенно изменились и разнообразнее их отношения с государством. Юридические лица - одни из таких образований. Они являются активными участниками общественной жизни, выступают самостоятельными субъектами общественных, в том числе правовых отношений. Государство, как организация политической власти, осуществляет через свои органы определенное влияние на объекты управления. К числу таких объектов попадают и юридические лица.

Общественные отношения в сфере государственного управления, участ-

никами которых являются юридические лица, в той или иной степени относятся к предмету административного права. Среди методов этого управления одну из значимых позиций занимает государственное принуждение, видом которого выступает административная ответственность юридических лиц.

Вопрос административной ответственности юридических лиц на транспорте всегда был актуальными для административно-правовой науки.

Один из основных принципов юридической ответственности – принцип неотвратимости – лежит в основе эффективности её реализации и означает, что установление и применение административной ответственности должно обеспечивать наказание всех лиц, совершивших административные правонарушения.

Юридические лица несут ответственность за несоответствие и повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений согласно статье 12.33 КоАП РФ; нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений по статье 12.34 КоАП РФ; установку на транспортное средство заведомо подложных государственных регистрационных знаков - пункт 3 статьи 12.2 КоАП РФ; нарушение правил установки на транспортное средство устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов предусматривается в пунктах 1, 2 статьи 12.4 КоАП РФ; нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов - пункты 1-4 статьи 12.21.1 КоАП РФ; нарушение правил перевозки опасных грузов регламентируется пунктами 1-2 статьи 12.21.2 КоАП РФ.

Цель административного наказания заключается в предупреждении совершения новых правонарушений, как самим правонарушителем, так и другими лицами. На практике это означает, что подавляющее большинство водителей воздержится от нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД), зная, что нарушение обязательно будет зафиксировано.

В настоящее время существует ряд проблем, затрудняющих привлечение нарушителей ПДД к административной ответственности юридических лиц в

сфере дорожного движения.

Цель работы: изучить административную ответственность юридического лица в сфере дорожного движения, выявить недостатки законодательства и предложить пути его улучшения.

Задачи

- рассмотреть основы административной ответственности за нарушение правил дорожного движения в отечественном праве;

- изучить основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;

- выявить пробелы и предложить пути совершенствования законодательства регулирующего административную ответственность юридических лиц за совершение административных правонарушений в области дорожного движения.

Объектом бакалаврской работы выступают общественные отношения, которые возникли в сфере административной ответственности на транспорте юридических лиц. Предметом является законодательство, которое регулирует административную ответственность юридических лиц в сфере дорожного движения.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ ПРАВЕ

1.1 Понятие административной ответственности за правонаруше- ния в области дорожного движения

Основание административной ответственности юридических лиц - совершение административного правонарушения. Современными российскими учеными неоднократно подчеркивалась тождественна природа проступка физического и юридического лица и предлагалось ввести одно общее определение. По нашему мнению, с этим не стоит спешить, учитывая различия в природе вины и общественной вредности этих правовых явлений.

Состав правонарушения на транспорте, совершенного юридическим лицом, имеет ряд особенностей. Они связаны преимущественно с субъектом и субъективной стороной правонарушения.

Общим субъектом правонарушения является правосубъектом юридическое лицо, то есть такая, которая прошла процедуру государственной регистрации в порядке, установленном для данного вида юридических лиц и включена в единый государственный реестр.

Под субъективной стороной правонарушения, понимается вина юридического лица. Автором она определяется, как субъективное отношение к правонарушению физических лиц, входящих в состав юридического лица или находящегося с ней в другой связи (членство, право собственности) или трудовая деятельность, или управленческие полномочия которых связаны с совершением противоправного деяния. Вина должна определяться по преобладающей воле, под которой следует понимать волю администрации и других лиц, которые имеют право давать указания в пределах юридического лица и его подразделений.

По данным ГИБДД, ежегодно в России за нарушения Правил дорожного

движения (далее ПДД) к административной ответственности привлекается от 35 до 50 миллионов участников дорожного движения, в большинстве своем это водители. Приведенные показатели аварийности позволяют нам с большой долей уверенности выделить важный фактор, а именно то, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность, связанную с участием в дорожном движении, должны строго исполнять обязанности, возложенные на них ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Правилами дорожного движения, а за невыполнение обязанностей нести соответствующую ответственность, особенно при совершении дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) или создании предпосылки к происшествию.

Эти два основополагающих нормативных акта возлагают на указанных участников дорожного движения, в частности, следующие обязанности:

- соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом;
- организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения (далее БДД);
- соблюдать установленный законом режим труда и отдыха водителей; создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников, обеспечивающих БДД;
- анализировать и устранять причины ДТП и нарушений ПДД, с участием принадлежащих им транспортных средств;
- организовывать проведение обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП;
- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств, требованиям БДД и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих БДД;
- оснащать транспортные средства техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения (тахографы);

- обеспечивать наличие в организации должностного лица, ответственного за обеспечение БДД и прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;

- не допускать к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, не имеющих страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства;

- информировать участников дорожного движения о вводимых ограничениях и об изменениях в организации дорожного движения с помощью соответствующих средств, информационными щитами и СМИ.

На основании вышеизложенного следует, что для привлечения к ответственности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей необходима объективная информация о составе их правонарушений.

Предполагается, что одним из источников этой информации, могли бы стать так называемые материалы служебных расследований ДТП и предпосылок к происшествию или, как их еще называют, «аварийных ситуаций».

Говоря об «аварийной ситуации», более правильным было бы в качестве источников информации рассматривать протоколы о нарушении ПДД. По мнению В.В. Лукьянова, более чем вековые усилия по выявлению подлинного состава ДТП, связанных с эксплуатацией технических устройств различного назначения, не принесли желаемого результата по той причине, что оказалась не до конца раскрыта сущность механизма последовательности событий нарушения правил обращения с техникой, которые приводят к причинению вреда жизни и здоровью людей, имуществу и живой природе.

По утверждениям зарубежных исследователей, выявление всех существенных черт механизма реально совершаемых ДТП, включая аварийную обстановку, заключающую в себе угрозу совершения ДТП, позволяет сформировать полноценное представление о составе дорожно-транспортных преступлений и

административных правонарушений в полной взаимосвязи объективных и субъективных признаков.

Следует отметить, что в России учет аварийных ситуаций не ведется с 1993 года в связи с принятием Закона РФ от 24 декабря 1992 г. № 4217-1 «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР». Ныне действующим Кодексом РФ об административных правонарушениях даже не предусмотрена ответственность за создание аварийной ситуации.

Представляется, что возврат к юридической оценке поведения водителей в условиях аварийной ситуации и анализ этих ситуаций могут в значительной степени повлиять положительно на обеспечение БДД. Тем более в настоящее время в значительной степени упростилась процедура фиксации опасных ситуаций с помощью видеорегистраторов, имеющих практически в каждом автомобиле.

Таким образом, «задействование» видеорегистраторов в «контрольно-надзорных» функциях будет создавать «эффект присутствия» для участников дорожного движения и сдерживать их от нарушений правил дорожного движения.

Народная мудрость гласит: «Новое – это давно забытое старое». Эти слова уместны по одной простой причине, что в бытность существования Министерства автомобильного транспорта РСФСР вопросам профилактики аварийности уделялось серьезное внимание. Приказом Министерства от 05 августа 1975 г. № 13 «Об утверждении Инструкции по предупреждению дорожно-транспортных происшествий» было утверждено Положение о порядке служебного расследования и разбора дорожно-транспортных происшествий, и Методические указания по служебному расследованию дорожно-транспортных происшествий. Эти нормативные материалы «работали» до апреля 1990 года. Приказом по Министерству автомобильного транспорта РСФСР от 26 апреля 1990 года они были признаны «утратившими силу».

Вместо этих двух руководящих документов этим же приказом было утверждено Положение о порядке проведения служебного расследования дорожно-транспортных происшествий.

Несмотря на то, что приказ был ведомственным нормативным актом, само Положение было согласовано с Заместителем Министра внутренних дел РСФСР, Заместителем Министра автомобильных дорог РСФСР, Председателем ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог, Заместителем Председателя Госстраха СССР.

Принято данное Положение было с целью совершенствования работы по профилактике аварийности и повышения качества служебного расследования обстоятельств и причин ДТП. Оно определяло единый порядок оповещения, проведения служебного расследования и разбора дорожно-транспортных происшествий в организациях и учреждениях Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

При служебном расследовании, в пределах компетенции лица, его проводящего, должны были быть выявлены:

- обстоятельства, предшествующие происшествию;
- причины происшествия;
- влияние дорожных и других факторов на возникновение ДТП;
- последствия происшествия;
- лица, деятельность которых связана с возникновением происшествия, и конкретная вина каждого из них (предварительно);
- недостатки в работе автотранспортного предприятия (организации), способствующие возникновению ДТП.

Служебное расследование должно было проводиться:

- руководителем автотранспортного предприятия (организации) – всех ДТП с транспортом, принадлежащим предприятию, в срок до 5 суток;
- руководителем территориального производственного объединения – ДТП, при которых погибло 3 и более человек и пострадало 5 и более человек, в срок до 7 суток;

- руководителем министерства, а также начальниками;
- отдела по безопасности движения;
- главных управлений по транспортному обслуживанию населения;
- главного управления технического перевооружения и межотраслевых связей – ДТП с гибелью 7 человек и более или пострадавшими 15 человек и более в срок до 10 суток.

Автотранспортные предприятия вне зависимости от ведомственной подчиненности и форм собственности должны решать задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, связанные с организацией профилактической работы с водителями, контролем технического состояния транспортных средств, учетом и анализом ДТП и нарушений ПДД.

Данное Постановление и указанные положения, на наш взгляд актуальны в применении к юридическим лицам и требуют самого пристального внимания, так как напрямую касаются ответственности юридических лиц (автотранспортных предприятий) и созвучны с решением современных проблем. Профилактика правонарушений в сфере дорожного движения должна быть нацелена в первую очередь на должностных лиц, ответственных за организацию безопасности, а они в свою очередь должны воздействовать профилактически на непосредственных участников дорожного движения, что как раз очень четко прописано в указанном положении.

Эти требования бесспорно должны выполняться в связи с интенсивным развитием пассажирских автоперевозок в стране и большим количеством хозяйствующих субъектов на данном рынке услуг. Одним из приоритетных направлений деятельности служб по организации безопасности дорожного движения является профилактическая работа непосредственно на автотранспортных предприятиях.

Актуальность этой работы связана с сокращением в транспортных организациях служб безопасности дорожного движения, ослаблением работы по повышению профессиональной подготовки водителей, с сокращением штатной численности ГИБДД. Положение осложняет увеличение числа мелких транс-

портных предприятий.

Данная профилактическая работа должна способствовать формированию у водителей правосознания, содействовать стремлению лучше знать ПДД, нацеливать на безопасное управление транспортным средством и повышение транспортной культуры.

Следует усилить работу по соблюдению требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения юридическими лицами, имеющими в собственности автотранспортные средства, осуществляющими пассажирские автоперевозки. Динамика уровня аварийности, несомненно, начнет меняться в сторону уменьшения, если вновь обратить внимание на превентивные меры в деятельности по обеспечению безопасности участников дорожного движения.

Нормы, которые регулируют отношения в сфере производства по делам об административных правонарушениях, зафиксированных в автоматическом режиме устанавливают ряд исключений из общих правил, особенности привлечения к административной ответственности.

Во-первых, в литературе и судебной практике существовала неопределенность в отношении возможности возбуждения судебного расследования преступления юридического лица, владеющего транспортным средством за совершение правонарушений в сфере дорожного движения. Затем Верховный Суд Российской Федерации дал следующие разъяснения: в соответствии со ст. 213 Гражданского кодекса РФ транспортные средства могут принадлежать как физическим, так и юридическим лицам. Таким образом, субъект административной ответственности является владельцем транспортного средства, то есть это может быть как юридическое, так и физическое лицо.

Во-вторых, в соответствии со статьей 1.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях презумпция невиновности применяется к лицу, совершившему административное правонарушение. В то же время в силу презумпции невиновности не распространяется на административные правонарушения в области дорожного движения фиксируется специальными тех-

ническими средствами в автоматическом режиме. Ответственность за это возмут на себя владельцы транспортных средств независимо от того, находились ли они за рулем автомобиля во время совершения преступления или нет.

По словам А. В. Литкина «закон устанавливает правовую» презумпцию вины в тех странах, где владелец транспортного средства несет ответственность». Конституционный Суд Российской Федерации выразил позицию о том, что бремя доказывания невиновности лежит на владельце транспортного средства. В то же время чиновники и суд не освобождаются от соблюдения требований, предусмотренных Кодексом об административных правонарушениях. Те требования направлены на обеспечение всестороннего, полного, обезличенного выяснения всех обстоятельств своевременно и справедливо разрешать дела об административных правонарушениях.

В-третьих, привлечение к ответственности за административные правонарушения, зафиксированные специальными техническими средствами работая в автоматическом режиме Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях устанавливает упрощенный порядок производства по делу, который выражается в следующем:

- основанием для возбуждения дела об административном правонарушении является фиксация административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием транспортных средств, специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющими функции фотосъемки и видеозаписи;

- дело об административном правонарушении может быть рассмотрено в отсутствие лица. Также нет протокола об административном правонарушении, но есть приказ в электронном виде. Таким образом, происходит консолидация из двух стадий в одну-стадия возбуждения и рассмотрения дела об административном правонарушении;

- административные правонарушения, выраженные в главе 12 Кодекса об административных правонарушениях и Российской Федерации рассматриваются по месту нахождения органа, в который поступают материалы, полученные с

использованием автоматических устройств, работающие в автоматическом режиме, имеющие функции фото-и видеосъемки и видеозаписи.

Если человек не согласен с решением, он имеет право обратиться в вышестоящий орган, к вышестоящему должностному лицу или районный суд по месту рассмотрения дела. При этом жалобы рассматриваются в районном суде по месту совершения преступления независимо от места нахождения.

В-четвертых, особенностью является административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения правил о наложении административного наказания. Так, административное наказание назначается в виде административного штрафа. В таких случаях размер административного штрафа должен быть наименьшим в пределах санкция применяемой статьи или части статьи Кодекса об административных правонарушениях. Кроме того, в случаях, когда санкция статьи Особенной части предусматривает административное наказание в виде лишения права управления или административного ареста, также налагается штраф в размере 5000 рублей.

В-пятых, еще одной особенностью административной ответственности в области безопасности дорожного движения является освобождение от нее. Владелец автомобиля может быть освобожден от административной ответственности, если только докажет, что на момент административного правонарушения его транспортное средство находилось во владении или пользовании другого лица или к этому моменту он потерял свое транспортное средство в результате незаконных действий других лиц. Таким образом, изначально собственнику транспортного средства, не виновному в совершении административного правонарушения, фактически предъявляется обвинение в совершении правонарушения. В. Ф. Анисимов утверждает, что граждане часто обращаются в суд для обжалования решение об административном правонарушении, с которым они не согласны, они представляют вещественные доказательства того, что они не были за рулем в момент фиксации правонарушения.

Суд удовлетворяет их жалобы, после чего владельцы транспортных средств обращаются в суд для взыскания своих расходов с ответчиков в свою

пользу. После чего произведенные им расходы во время суда ему возвращаются. Это, расходы которые связаны с производством по делу об административном правонарушении и с предоставлением юридической помощи представителем.

Мы столкнулись со следующим парадоксом: государство по существу оплачивает административное правонарушение, совершенное другим лицом. Поэтому В. Ф. Анисимов считает, что необходимо ввести обязательный порядок досудебного урегулирования спора.

Таким образом, создание специальных технических средств фото и видеофиксации способствовала созданию ряда особенностей административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения и снижение аварийности на дорогах Российской Федерации.

Также упоминаем, что все штрафы и осуществление иных мер ответственности за покинутое место ДТП считаются нарушением обязанностей водителей, которые они должны выполнить в связи с аварийным столкновением.

Любое нарушение влечет за собой штрафную санкцию в виде денежной выплаты на счет ГИБДД. Несет ответственность собственник автотранспорта, а не лицо, которому доверили управление машиной.

В ст. 12.27 КоАП РФ говорится о том, что административное наказание за оставление места ДТП юридического лица несколько иное.

Наказание будет не самому водителю, состоящему на службе у юридического лица, а собственнику авто – юридическому лицу.

Нужно также отметить, что, если водитель потом все-таки вернулся на место ДТП, тогда наказание будет смягчено до минимального.

Все эти детали будет учитывать суд в обязательном порядке. Это касается водителей, как являющихся автовладельцами того авто, что столкнулось с потерпевшим, так и водителей, не являющихся собственниками автотехники, которой они управляли.

Последний момент является ключевым для тех водителей, которые попадают в аварию на дорогах, находясь при должностном исполнении, работаю-

щих, например, на транспортном предприятии.

1.2 Общая характеристика административных правонарушений юридических лиц в сфере дорожного движения

Общие положения, определяющие регламент назначения административной ответственности юридических лиц, изложены в ст. 2.10 Кодекса РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ.

Административная ответственность юридических лиц предусматривается за осуществление деяний, обозначенных в разд. II КоАП РФ, а также в разд. I, III, IV, V, если соответствующие нормы не содержат комментариев о применении санкций только к физлицам или по своей сути такие меры могут назначаться исключительно гражданам.

Можно привлечь к административной ответственности юридических лиц, прошедших процесс реорганизации. В таком случае ответственным становится (пп. 3–8 названной статьи):

- вновь возникшее юридическое лицо — при слиянии нескольких юридических лиц или преобразовании одного;
- присоединившее юридическое лицо — при присоединении к нему другой организации;
- организация, которой были переданы права и обязанности по сделкам или имуществу, связанным с осуществлением правонарушения, после реорганизации посредством выделения или разделения.

Административная ответственность юридических лиц включает только те разновидности санкций, которые по своей сути могут быть применены к упомянутому субъекту.

Административная ответственность юридических лиц предусматривает следующие формы наказаний (ст. 3.2 КоАП РФ):

- предупреждение;
- наложение штрафа;
- конфискация предметов, использованных при выполнении противоправных действий, предмета правонарушения;

-приостановление работы (полностью или частично) организации.

Степень вины выступает в качестве определяющего фактора при выборе правоприменительным органом меры административной ответственности юридических лиц.

Вина юридического лица признается, если будет доказано, что при наличии объективной возможности соблюдения требования законодательства данное лицо всё же не приняло надлежащих мер по их выполнению (п. 2 ст. 2.1 КоАП РФ).¹

Далее мнения юристов расходятся в вопросе, как именно определить вину юридического лица: просто по факту возникновения правонарушения или с учетом того, что деятельность юридического лица — это совокупность действий сотрудников организации. На этом основании у правоприменителя возникает возможность выбора субъекта ответственности.

Так, назначение какой-либо меры административной ответственности юридическим лицам не ограничивает возможности параллельного применения наказания и в отношении соответствующих сотрудников таких юридических лиц и наоборот (п. 3 ст. 2.1 КоАП РФ).

В случае допущения юридическим лицом правонарушения, предусмотренного КоАП РФ, и установления конкретных виновных в этом сотрудников имеется возможность привлечь к ответственности в рамках КоАП РФ по одной и той же норме как саму организацию, так и названных граждан (п. 15 постановления пленума ВС РФ «О некоторых вопросах...» от 24.03.2005 № 5 (далее — Постановление № 5)).

В каких случаях административной ответственности юридических лиц за правонарушение работника можно избежать?

Зачастую в суде вина сотрудника в совершении административного правонарушения полностью отождествляется с виной юридического лица.

С учетом того, что имеющаяся судебная практика весьма противоречива в части указания в постановлении на вину конкретного сотрудника, но привлече-

¹ Кодекс об административных правонарушениях. М.: Норма, 2018. С. 457.

ния при этом к административной ответственности юридических лиц (и наоборот), может быть интересна правовая позиция, зафиксированная в постановлении президиума ВАС РФ от 24.02.2004 № 13894/03. В случае обнаружения в действиях юридического лица одного факта правонарушения к ответственности могут привлекаться одновременно и само юридическое лицо, и его руководитель, а также другие сотрудники, но при этом каждое из перечисленных лиц может подвергаться соответствующим санкциям с соблюдением регламента применения упомянутых наказаний.

Проще говоря, если протокол составлен в отношении именно должностного лица, то его и нужно привлечь к ответственности, а не всю организацию. Такого рода правовой лазейкой особенно полезно будет воспользоваться юридическому лицу при обжаловании постановлений судов о применении к ним наказаний (особенно в форме штрафов).

Самой распространенной мерой административной ответственности юридических лиц является наложение штрафа.

Административная ответственность юридических лиц наказывается в конфискация предмета правонарушения и приостановление деятельности

Конфискация предмета или орудия правонарушения как мера административной ответственности юридических лиц подразумевает обращение в принудительном порядке в государственную собственность вещей (технические средства, инструменты, документация и т. д.), которые были использованы или получены лицом при совершении правонарушения. При этом стоимость таких вещей не компенсируется.

Этот вид административной ответственности юридических лиц может быть предписан только судьей и лишь в ситуациях, регламентированных положениями Особенной части КоАП РФ (см. п. 23.2 Постановления № 5).

Аналогично приостановление деятельности юридического лица или ИП может назначаться судебным органом только в случаях, установленных нормами разд. II упомянутого кодекса. Применение данной меры административной ответственности юридических лиц обосновано лишь в ситуации, когда менее

жесткий вид наказания не сможет обеспечить достижения цели административного наказания.

Итак, административная ответственность юридических лиц и ответственность должностных лиц организаций не должны отождествляться между собой.

Реализация мер административной ответственности юридических лиц не признается препятствием к назначению наказаний по той же статье и к соответствующему должностному лицу. При выборе меры административной ответственности юридических лиц судебный орган дает оценку характеру совершенного деяния, финансовому и имущественному состоянию организации, устанавливает смягчающие и отягчающие обстоятельства.

Так выделим, что на основании части 2 статьи 11.5 КоАП РФ действия, предусмотренные частью 1, но повлекшие по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, влекут наложение административного штрафа на юридических лиц - от восьмидесяти тысяч до ста тысяч рублей. Это квалифицированный состав нарушения, предусмотренного частью 1 статьи 11.5 КоАП РФ.

Примечание статьи 11.5 КоАП РФ предлагает дефиниции понятий "легкий вред здоровью" и "вред здоровью средней тяжести".

Рассмотрим нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси (ст.11.14.1. КоАП)

- отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, - влечет наложение административного штрафа на юридических лиц - тридцати тысяч рублей.

- невыдача пассажиру кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности, предусмотренных Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и подтверждающих оплату пользования легковым такси, - на юридических лиц - тридцати тысяч рублей.

- отсутствие на транспортном средстве, используемом для оказания услуг

по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства - влечет наложение административного штрафа на юридических лиц - пятидесяти тысяч рублей.

Так, рассмотрим решение Арбитражного суда Амурской области ²от 22 мая 2018 г. по делу № А40-46451/2018 Должностными лицами МАДИ вынесены постановления по делам об административных правонарушениях в отношении ООО «СИТИ-ГОЛД» по ч. 3 ст. 11.14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ), которыми выявлены нарушения пунктов 115 и 116 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 № 112, выразившиеся в отсутствии опознавательного фонаря и цветографической схемы легкового такси на следующих автомобилях: ХЕНДЭ СОЛЯРИС г.р.з А717С028 (разрешение № 149922); НИСАН АЛЬМЕРА г.р.з. С058ОС28 (разрешение № 78216); ХЕНДЭ СОЛЯРИС г.р.з. С628СМ777 (разрешение № 105317); РЕНО ЛОГАН г.р.з. Т926АХ28 (разрешение № 149896); КИА РИО г.р.з. У415УТ28 (разрешение № 155005).

Согласно пункту 4.4 Положения о Московской административной дорожной инспекции, утвержденного постановлением Правительства Москвы от 14 октября 2013 года № 679-ПП «О Московской административной дорожной инспекции и внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 15 мая 2012 года № 198-ПП» МАДИ осуществляет региональный государственный контроль за соблюдением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований в сфере перевозок пассажиров легковым такси на территории города Москвы.

В соответствии с п.п. 1.7.6, 1.7.8 Административного Регламента, утвержденного постановлением Правительства Москвы от 15 мая 2012 года № 198-ПП, при реализации МАДИ государственной функции по осуществлению ре-

² Решение Арбитражного суда Амурской области от 22 мая 2018 г. по делу № А40-46451/2018 // Архив Арбитражного суда Амурской области, 2018.

гионального государственного контроля за соблюдением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями требований в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы, уполномоченные должностные лица имеют право принимать решение о приостановлении действия разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории города Москвы на срок, не превышающий одного месяца, а также обращаться в суд с заявлением об отзыве (аннулировании) разрешения.

Принимая во внимание то обстоятельство, что наличие в действиях ООО «Сити-голд» нарушений, предусмотренных пунктом 1 части 16 статьи 9 Федерального закона от 21.04.2011 N 69-ФЗ, подтверждено вступившими в законную силу постановлениями МАДИ по делам об административных правонарушениях, требование заявителя подлежит удовлетворению.

Также считаем нужным рассмотреть содержание ст. 2.61 Кодекса РФ об административных правонарушениях.

Так, согласно ст. 2.61 собственники (владельцы) транспортных средств привлекаются к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения, совершенные с использованием этих транспортных средств, в случае фиксации указанных нарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи (далее — специальные технические средства) (ч. 1).

На основании с ч. 3 ст. 1.5 и также примечанием к данной статье КоАП РФ в таком случае обязанность по доказыванию своей невиновности возложена на лицо, привлекаемое к ответственности. В ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ говорится, что при этом протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, и оформляется в порядке, предусмотренном в ст. 29.10 КоАП РФ.

Так, в рассматриваемой ситуации первоначальным адресатом соответст-

вующего документа является собственник транспортного средства, поскольку на основании базы данных Федеральной информационной системы ГИБДД МВД России, фигурирует именно он.

Следовательно, алгоритм привлечения к ответственности юридического лица и физического лица повторяется.

Таким образом, ответственность юридических лиц за нарушения ПДД распространяется не только на само юридическое лицо, то также может быть применено к сотруднику юридического лица, совершившего данное нарушение.

2 ОСНОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1 Фактическое основание административной ответственности юридических лиц за правонарушения в области дорожного движения

В науке административного права под фактическим основанием административной ответственности понимается нарушение правовых норм, охраняемой административными санкциями.

Необходимо отметить, что ученые административисты выделяют минимально 3 основания для привлечения к административной ответственности, это следующие основания:

а) нормативное основание как систему норм, регламентирующих административную ответственность;

б) фактическое основание, выделяя в качестве такового противоправное деяние конкретного субъекта, нарушающее правовые предписания, охраняемые административными санкциями (административное противоправное деяние, как в форме действия, так и бездействия);

в) процессуальное основание, каковым является акт компетентного субъекта о наложении конкретного взыскания (наказания) за конкретное административное нарушение.

Так, в свою очередь, основой системы правового регулирования безопасности дорожного движения является институт административной ответственности, где анализируемый вид юридической ответственности реализуется посредством применения административных санкций в области дорожного движения (далее – ДД), где данный элемент является значимым в практике предотвращения административных правонарушений в области ДД, который непосредственно реализуется правоприменительной деятельностью сотрудников Госавтоинспекции.

Отметим, что скопление в дорожном движении огромного числа транспортных средств (далее – ТС), являющихся источниками повышенной опасно-

сти, и управление данными средствами, осуществляемое людьми с различными психофизиологическими характеристиками и соответственно, с индивидуальными (личностными) особенностями, а также представлением о движении, предопределяет необходимость особого правового регулирования режима ДД.

Как, выше было указано, согласно административно-правовой доктрине фактическим основанием для наступления административной ответственности является нарушение правовых норм посредством противоправного деяния (как в форме действия, так и бездействия) в качестве административного правонарушения.

Однако, следует отметить, что на сегодняшний день административно-правовая наука не выработала единой, рациональной (конкретизированной) схемы классификации юридических фактов.

Так, по первому критерию различают юридические факты, которые совершаются без воли лица и, наоборот – при участии воли лица и данные юридические факты называются юридическими событиями и юридическими действиями (бездействием), а соответственно второй классификационный критерий приводит к подразделению всех юридических фактов на правомерные и неправомерные.

Хотелось бы упомянуть, что юридический факт, по которому возникают правоотношения в рамках административной ответственности, содержит сложное и многогранное образование и включает в себя не только совершение противоправного деяния (в качестве правонарушения), но и жизненные конкретные обстоятельства, а по поводу понятия «административного правонарушения», это понятие является формально определенным и сформулировано в российском административном законодательстве (ч. 1 ст. 2.1).

Интересной представляется позиция ученых которые в определенных собственных работах выделяют особое внимание на признак административного правонарушения в области ДД, определяя его в качестве общественной вредности, но на наш взгляд, любое административное правонарушение, является общественно опасным деянием, но в научно-практической юридической

литературе не однозначно рассматривают признак общественной опасности правонарушения.

Так, например некоторые ученые считают, что значимым признаком, присущим только административному правонарушению, является его общественная опасность, и с мнением ученых, на наш взгляд следует согласиться, в силу того, что все противоправные деяния (бездействия) правонарушения обладают общественной опасностью, а если деяние не представляет опасности для общества, т.е. не причиняет вред общественным отношениям, соответственно не ставит их под угрозу причинения вреда, его нельзя признать правонарушением. Не совсем корректно считать, как нам думается, что только преступления обладают общественной опасностью, поскольку преступление отличается от иных правонарушений характером и степенью общественной опасности.

Необходимо сделать акцент на том, что состав административного правонарушения в области ДД, как и состав любого иного вида правонарушения, содержит в себе совокупность субъективных, а также объективных признаков, описывающего конкретное общественно опасное деяние, т.е. административное правонарушение, которое содержит следующие элементы: объект, субъект, объективная сторона и субъективная сторона правонарушения.

Так, по поводу объекта, как одного из элементов конструирующего состав противоправного деяния, в изучаемом случае административных правонарушений в области дорожного движения, им являются такие общественные отношения, на которые направлено противоправное деяние (как в форме действия, так и форме бездействия).

Анализируя объективную сторону в административном правонарушении в области дорожного движения, следует обратить внимание на определённую систему признаков предусмотренных законом, показывающих внешнее проявление конкретного противоправного совершенного деяния, посягающего на область ДД, которая включает в себя само противоправное действие. А проанализировав диспозитивные нормы главы административного законодательства России, рассматривающих нарушение в области ДД позволяет, нам сделать вы-

вод о том, что в большинстве случаев они совершаются в активной форме, т.е. посредством совершения противоправного действия соответствующих субъектов.

Под субъектом административной ответственности в области ДД понимается лицо, на которое возложена обязанность по выполнению правил, охватываемых областью правового регулирования ДД и зачастую, в качестве данных субъектов выступают водители ТС, безусловно в некоторых случаях ими могут быть пешеходы, пассажиры ТС или «иные участники ДД».

А в отдельных видах административных правонарушений субъектами в области ДД могут быть и юридические лица, при этом согласно положениям ч. 3 ст. 2.1 административного законодательства России назначение административного наказания юридическому лицу не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение виновное физическое лицо, а равно, как и привлечение к административной или уголовной ответственности физического лица не освобождает от рассматриваемого вида юридической ответственности (административной) за анализируемое правонарушение юридическое лицо и данный принцип называется в научно-практической юридической литературе как принцип двусубъектности административной ответственности, который характерен для административного права и административной ответственности как одному из важнейших институтов этой отрасли.

Одним из немаловажных элементов конструкции состава административного правонарушения является субъективная сторона, где субъективную сторону административного правонарушения составляет внутренняя сторона противоправного посягательства, основными характеристиками которого выступают: цель, мотив, вина и элементы субъективной стороны правонарушения могут быть факультативными (цель, мотив) и обязательными (вина).

Так субъективная сторона в области ДД состава административного правонарушения очень зависит от того, кто выступает в качестве субъекта правонарушения: физическое или юридическое лицо.

Кроме того, объективные критерии виновного деяния юридического лица

включают в себя само нарушение этим юридическим лицом определенных публичных норм и правил, к которым, относятся нормы и правила, охраняемые главой 12 российского законодательства об административных правонарушениях, однако труднее обстоит дело с субъективными критериями вины юридического лица в совершении административного правонарушения в области ДД, когда в ходе производства по делу необходимо подтвердить наличие или отсутствие обстоятельств, которых несовместимо с квалификацией определенного правонарушения в области ДД.

Стоит сказать, что в соответствии с указанной нормой юридическое лицо не может быть признано виновным в совершении правонарушения, если оно приняло все меры зависящие от него по их соблюдению и организация таким образом не в состоянии повлиять на возникновение обстоятельств, которые оказывают негативное влияние на ее деятельность и в следствии которых и были нарушены обязательные публичные нормы и правила в области ДД, и здесь как нам видится интересной представляется позиция А.Б. Агапова, который отмечает, что наличие или отсутствие таких предпосылок необходимо учитывать при квалификации административного правонарушения, совершенного юридическим лицом.³

В научно-практических юридических публикациях неоднократно поднимался вопрос о необходимости законодательного урегулирования указанной проблемы, но данная проблема не решена, а с 20.11.2010 г. вступили в силу определенного рода изменения на этот счет, согласно которым теперь если правонарушение зафиксировано в автоматическом режим, то тогда «работает» санкция в виде административного штрафа в размере 5000 рублей, а если идентичное противоправное деяние было выявлено сотрудником органов ГИБДД, то «работает» более строгая санкция – в виде лишения специального права. Подобного рода «выход» из указанной выше проблемной ситуации противоречит принципу справедливости юридической ответственности и равенства всех пе-

³ Чижевский В. С. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об Административных правонарушениях (постатейный) с практическими разъяснениями официальных органов и постатейными материалами. М.: Книжный мир, 2017. С. 345.

ред законом. Также нельзя не сказать о том, что с 2016 года за правонарушения совершенные в области ДД начала действовать амнистия, предусматривающая сокращения размера штрафа на 50 % , в случае ее уплаты в двадцати дневный срок со дня вынесения постановления, но здесь тоже возникла проблема, где Конституционный Суд РФ признал не соответствующей Конституции РФ ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ, в той мере, в какой в системе действующего правового регулирования ею исключается возможность восстановления 20- ти дневного срока, установленного для уплаты штрафа, назначенного в порядке, предусмотренном ч. 3 ст. 28.6 административного законодательства, в размере половины суммы наложенного штрафа в случае, когда копия постановления о назначении административного штрафа, направленная привлеченному к административной ответственности лицу по почте заказным почтовым отправлением, поступила в его адрес после истечения двадцати дней со дня вынесения.

Считаем, что совершенствование административного законодательства в данном направлении будет способствовать возможности уплаты лицом, подвергнутым административному наказанию, половины суммы наложенного штрафа в отведенный законодательством срок.

Поэтому полагаем необходимым ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ изложить в следующей редакции: «За исключением административных правонарушений, предусмотренных частью 1.1 статьи 12.1, статьей 12.8, частями 6 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частью 5 статьи 12.15, статьями 12.24, 12.26, частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, при уплате административного штрафа лицом, привлеченным к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного главой настоящего Кодекса, не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа, а в случае вынесения постановления на основании материалов, полученных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, - со дня вручения копии постановления о наложении административного штрафа лицу, в отношении

которого оно вынесено, либо получения должностным лицом, вынесшим постановление о наложении административного штрафа, почтового извещения (отправления) с отметкой на почтовом извещении (отправлении) об отсутствии лица по месту жительства или месту нахождения либо его уклонении от получения почтового отправления, а также по истечении срока хранения, административный штраф может быть уплачен в размере половины суммы наложенного административного штрафа».

Представляется, что альтернативой указанных выше предложений может быть правовая норма, согласно которой юридическому лицу, в отношении которого вынесено постановление о наложении штрафа по делу об административном правонарушении, предусмотренного гл. 12 КоАП РФ, предоставляется возможность обращения с заявлением о восстановлении двадцатидневного срока для добровольной уплаты половины суммы наложенного административного штрафа при наличии уважительных причин.

Интегрируя все выше изложенное, следует сделать выводы о том, что безопасность дорожного движения и предотвращение административных правонарушений в сфере дорожного движения в реалиях сегодняшнего времени является приоритетной задачей Правительства РФ, и соответственно, имеет общенациональное значение. Помимо того, латентность административных правонарушений в рассматриваемой сфере по некоторым данным, достигает 30 % и является, на наш взгляд достаточно высокой, где причиной тому, является у некоторых водителей уверенность в безнаказанности при совершении административных правонарушений в области дорожного движения, как следствие и, соответственно пренебрежение правилами дорожного движения.⁴

2.2 Привлечение к административной ответственности юридических лиц, за нарушение в сфере безопасности дорожного движения

В 2017 году сотрудниками Госавтоинспекции при осуществлении федерального государственного надзора за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспече-

⁴ Тимошенко И.В. Административная ответственность: учеб. пособие. М.: Норма, 2014. С. 37.

ния безопасности дорожного движения при ремонте и содержании автомобильных дорог возбуждено более 140 тысяч дел, из них более 20 тысяч – в отношении юридических лиц и более 82 тысяч – в отношении должностных лиц.

Более 71 тысячи административных правонарушений зафиксированы в местах совершения дорожно-транспортных происшествий (41 % от всех ДТП, в которых погибли или получили ранения участники дорожного движения).

В законную силу вступило 76 % вынесенных постановлений по делам об административных правонарушениях по статье 12.34 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), из них в отношении юридических лиц – 63 %. В то же время из возбужденных дел в отношении должностных лиц прекращено 4,5 % дел, а в отношении юридических лиц – около 17 %.

Сложившаяся практика указывает, что в 2017 г. к административной ответственности по статье 12.34 КоАП РФ (не соблюдение лиц прекращено 4,5 % дел, а в отношении юридических лиц – около 17 % требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании автомобильных дорог) в основном привлекались должностные лица: из 77 тысяч возбужденных дел об административных правонарушениях каждое 9 возбуждено в отношении юридических лиц.

При этом, положение части 3 статьи 2.1 КоАП РФ прямо указывает, что привлечение к административной ответственности физического лица не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение юридическое лицо.

Дорожную деятельность осуществляют в основном юридические лица, большинством сотрудников органов ГИБДД МВД России не учитывается правовая позиция, отраженная в постановлении Пленума Верховного суда Российской Федерации от 24 марта 2005 г. № 5 о том, что вопрос о привлечении к ответственности должностных лиц, по вине которых в связи с неисполнением либо ненадлежащим исполнением своих обязанностей организацией совершено правонарушение, решается в ходе производства по делу в отношении юридиче-

ского лица.

Попытки привлечения к административной ответственности лиц, не являющихся владельцами дорог или не наделенных полномочиями по содержанию дорог в силу закона или уставных документов, позволили уйти от наказания истинным виновникам не соблюдения обязательных требований.

При этом выносились решения о прекращении дел ввиду отсутствия состава административного правонарушения.

Постановлением Верховного Суда Российской Федерации от 4 мая 2016 г. по делу № 93-АД16-1 отменено постановление, вынесенное в отношении Министерства дорожного хозяйства Магаданской области, в связи с тем, что лицом, ответственным за содержание межмуниципальной автомобильной дороги в безопасном для движения состоянии, владеющее указанной дорогой на праве оперативного управления.

Схожее решение отражено в постановлении Благовещенского городского суда Амурской области, которым производство по делу об административном правонарушении в отношении Министерства транспорта и строительства Амурской области по статье 12.34 КоАП РФ прекращено за отсутствием состава административного правонарушения в связи с тем, что участок автомобильной дороги, где выявлено нарушение, постановлением Правительства и решением федерального дорожного агентства передан в оперативное управление другому юридическому лицу.⁵

Как правило, не учитывается, что организации, которые осуществляют содержание дорог на основании гражданско-правовых отношений не могут быть привлечены к административной ответственности по статье 12.34 КоАП РФ, объективная сторона которой выражается в не соблюдении требований по обеспечению безопасности дорожного движения при содержании автомобильных дорог, так как данный вид юридической ответственности не применяется в рамках частноправовых отношений за не выполнение договорных обязательств,

⁵ Постановлении Благовещенского городского суда Амурской области от 13 июня 2018 г. по делу № 170-24341/2017 // Архив Благовещенского городского суда Амурской области, 2017.

а передоверие своих функций иным организациям, по существу, является лишь способом реализации юридическим лицом возложенных на него в силу закона полномочий, что не освобождает его от ответственности за не исполнение своих обязанностей.

Такая позиция согласуется с решением, изложенным в постановлении Президиума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации № 3369/13 от 09.07.2013 и решениях районного суда г. Владивостока по делу № 12-79/17 и районного суда г. Благовещенска по делу № 12-422/2017.

Так в решение № 12-422/2017 от 9 октября 2017 г. по делу № 12-422/2017 рассматривается жалоба Смирнов Н.А., где он просит отменить постановление и прекратить производство по делу, мотивируя тем, что перевозка крупногабаритного груза осуществлялась на основании специального разрешения, отклонений от маршрута не имелось, все опознавательные знаки и фонари на выступающих за габариты транспортного средства частях грузы были установлены. Проблесковый маячок должен быть установлен при перевозке крупногабаритных грузов только в случае, когда данный груз сопровождает автомобиль прикрытия. На автомобиле имелся и проблесковый маячок на крыше транспортного средства, при перевозке груза, который он включил, но в пути следования маячок погас (произошла поломка), которую обнаружил в момент остановки транспортного средства сотрудником ГИБДД. Указал, что в ГИБДД направлял возражения относительно неправильного указания в протоколе статьи КоАП РФ, а также пунктов ПДД, которые не были приняты во внимание. Считает, что не имеется доказательств совершения им административного правонарушения, предусмотренного ч.7 ст.12.21.1 КоАП РФ, а именно отсутствует событие данного правонарушения, протокол имеет неустранимые нарушения в оформлении, так как неправильно указаны статьи КоАП РФ и пункт ПДД.⁶

В то же время принимаемые решения судами различных инстанций при определении субъекта правонарушения основываются как на полномочиях вла-

⁶ Решение Благовещенского районного суда Амурской области по делу № 12-422/2017// Архив Благовещенского районного суда Амурской области, 2017.

дельцев дорог, так и на обязанности юридических лиц по обеспечению безопасности дорожного движения при выполнении принятых в соответствии с договорами обязательств по проведении отдельных видов работ.

В соответствии с решением городского суда Челябинской области от 16 мая 2017 г. по делу № 12-56/52017 указано, что заключение муниципального контракта с подрядной организацией не освобождает администрацию от обязанности по содержанию дорог, в том числе путем осуществления необходимого контроля за надлежащим исполнением подрядной организацией взятых на себя обязательств и принятия мер ответственности.

Не соблюдение процессуальных требований при осуществлении производства по делам об административных правонарушениях является существенным основанием для отмены принятых решений о привлечении к административной ответственности.

Решением Верховного суда республики Хакассия от 17 мая 2017 г. по делу № 7р-103/2017 оставлено в силе решение городского суда об отмене постановления о привлечении юридического лица к административной ответственности по статье 12.34 КоАП РФ, которое было вынесено с нарушением порядка привлечения к административной ответственности, выразившееся в ненадлежащем уведомлении лица о дате и месте рассмотрения дела об административном правонарушении: в направленном уведомлении ошибочно указано на составление протокола об административном правонарушении, а также уведомление вручено по месту нахождения филиала юридического лица, не места регистрации лица, в отношении которого велось административное производство.⁷

Привлечение юридических лиц к административной ответственности при отсутствии события правонарушения, а равно материалов, позволяющих однозначно установить виновность ответственного лица, также стало основанием для прекращения производства ряда дел.

⁷ Решением Верховного суда республики Хакассия от 17 мая 2017 г. по делу № 7р-103/2017 // Архив Верховного суда республики Хакассия, 2017.

Согласно частям 3 и 4 статьи 1.5 КоАП РФ лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность, а не устраненные сомнения в виновности толкуются в пользу этого лица. При этом наличие события правонарушения не свидетельствует о виновности лица, привлекаемого к административной ответственности.

Отсутствие в материалах дела об административном правонарушении в отношении юридического лица сведений, позволяющих сделать выводы о времени возникновения помех на дороге, для которых национальным стандартом определен период времени, о непринятии необходимых мер и о сроке, в течение которого указанные меры должны быть приняты, позволили городскому суду Удмуртской республики по делу № 12-95/2017 принять решения об отмене постановления в связи с отсутствием состава правонарушения.

Неправильная квалификация правонарушений, в том числе в случаях отсутствия в материалах дела достаточных данных для его переквалификации, как правило, является основанием для прекращения производства по делу и отмене вынесенного постановления.

Госавтоинспектором подразделения ГИБДД Республики Татарстан вынесено постановление о привлечении к административной ответственности по статье 12.34 КоАП РФ юридического лица, выполняющего дорожные работы по обслуживанию рекламных щитов без согласованной схемы организации дорожного движения в месте производства работ, без выставления технических средств организации дорожного движения, предупреждающих о приближении к месту производства работ, а также ограждающих и направляющих устройств. В решении Верховного суда республики Татарстан по делу № 77-1190/2017 указано, что работы по обслуживанию рекламных конструкций, не являющихся конструктивными элементами дороги и не относящихся к дорожным сооружениям, не может квалифицироваться по статье 12.34 КоАП РФ, так как не относится к ремонту и содержанию дорог. Несмотря на наличие признаков объективной стороны состава административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.33 КоАП РФ (создание помех в дорожном движении,

создающее угрозу безопасности дорожного движения), основания для переквалификации действий юридического лица отсутствовали, в связи с наличием в деле не устранимых сомнений в виновности лица в совершении указанного правонарушения. При совокупности указанных обстоятельств постановление о привлечении к ответственности по статье 12.34 КоАП РФ судом было отменено.

Необходимо отметить, что в отличие от производства по делам об административном правонарушении по статье 12.34 КоАП РФ определение надлежащего субъекта правонарушения зависит от правильного определения лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, еще в период подготовки предписания.

Постановлением Верховного Суда Российской Федерации от 13 января 2017 г. по делу № 56-АД16-12 указано, что Администрация городского округа не является субъектом правонарушения по статье 19.5 КоАП РФ, в связи с тем, что реализация указанного в предписании мероприятий относится к полномочиям муниципального казенного учреждения, которому автомобильные дороги переданы в оперативное управление.

С 18 марта 2017 г. Федеральным законом от 07 марта 2017 г. № 26–ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее – Федеральный закон от 07 марта 2017 г. № 26–ФЗ) внесены изменения в КоАП РФ, предусматривающие увеличение санкций в отношении должностных и юридических лиц за нарушение, ответственность за которые предусмотрена статье 12.34 КоАП РФ – «Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений» статье 19.5 КоАП РФ «Невыполнение в срок законного предписания (постановления, представления, решения) органа (должностного лица), осуществляющего государственный надзор (контроль), муниципальный контроль».

Кроме того, статья 12.34 КоАП РФ дополнена второй частью, которая

предусматривает санкцию в отношении должностных и юридических лиц, осуществляющих дорожную деятельность, в случаях, повлекших причинение легкого и средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

В статье 19.5 КоАП РФ внесены изменения, дополняющие ее частью 27 «Невыполнение в установленный срок законного предписания (представления) органа (должностного лица), осуществляющего федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения, об устранении нарушений законодательства», и 28 «Повторное в течении года совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 27 настоящей статьи».

При этом рассмотрение дел об административных правонарушениях отнесено к полномочиям суда.

Как показал анализ правоприменительной деятельности по указанным выше статьям КоАП РФ остается актуальной проблема неотвратимости наказания юридических лиц.

В целях единообразного подхода в формировании практики производства по делам в сфере безопасности дорожного движения в отношении юридических лиц, определение субъекта правонарушения целесообразно осуществлять исходя из оценки принятых владельцем дороги мер по обеспечению исполнения возложенной законодательством обязанности при содержании дорог, а в случае передачи дорог в оперативное управление – иным соответствующим юридическим лицом.⁸

Вывод о достаточности принятых мер может быть сделан в рамках административного расследования на основании оценки действий подрядных организаций, выполняющих соответствующий вид работ по содержанию дорог, чьи действия и бездействия привели к нарушению обязательных требований в области безопасности дорожного движения.

⁸ Якимов А.Ю. Собственники (владельцы) транспортных средств, участвующих в дорожном движении, как специальные субъекты юридической ответственности // Административное право и процесс. 2016. № 11. С. 7.

3 ПРОБЕЛЫ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РЕГУЛИРУЮЩЕГО АДМИНИСТРАТИВНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ ЗА СОВЕРШЕНИЕ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В связи с появлением возможности фиксации нарушения ПДД в автоматическом режиме специальными камерами, встала проблема привлечения юридических лиц к ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Вопрос ответственности юридических лиц как собственников транспортных средств поднимался на уровень Конституционного Суда РФ.

Так, юридическое лицо обратилось в Благовещенский городской суд, оспаривая положения законодательства, позволяющих привлечь не только физическое, но и юридическое лицо к ответственности за нарушение правил об ограничении скорости дорожного движения, зарегистрированное специальным средством. Однако высшая судебная инстанция отказала в принятии указанной жалобы, обосновав это тем, что правовой механизм, позволяющий привлекать к административной ответственности за указанные правонарушения не только физические, но и юридические лица, направлен на предупреждение совершения правонарушений, связанных с повышенной угрозой для жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения, и тем самым обеспечивает защиту конституционно значимых ценностей, перечисленных в ст. 55 Конституции РФ.

Между тем предположение о том, что именно юридическое лицо управляло транспортным средством в момент фиксации правонарушения, основано на невообразимом развитии событий и лишено здравого смысла.

Отметим, что согласно ч. 2 ст. 2.6.1. КоАП собственник автомобиля может освободиться от ответственности, если докажет, что в момент фиксации правонарушения, транспортное средство находилось во владении или пользовании другого лица. Поскольку действия работников юридического лица признаются действиями самого юридического лица, то освободиться от ответст-

венности юридическое лицо может, только если автомобиль управлялся лицом, не являющимся работником юридического лица.

Так как, протокол об административном правонарушении является основанием для возбуждения дела, то составление протокола об административном правонарушении подтверждает наличие признаков правонарушения и указывает на необходимость проведения мероприятий, по которым в дальнейшем будет иметь место применение административного наказания.

Согласно разъяснению вопроса № 10 в Обзоре законодательства и судебной практики Верховного суда Российской Федерации за первый квартал 2010 года рассмотрение жалобы на постановление административного органа о привлечении юридического лица к ответственности за правонарушение в области дорожного движения относится к подведомственности суда общей юрисдикции, а не арбитражного суда. Этому же подходу придерживается и ФАС СЗО, которое рассмотрено в пункте 4 рекомендаций НКС при ФАС СЗО по итогам заседания 16-17 сентября 2010 года.

На данный момент в практике широко применяются специальные технические средства, которые позволяют зафиксировать такие нарушения, как превышение установленной скорости движения транспортного средства (ст. 12.9 КоАП РФ); или движение транспортных средств по полосе для маршрутных транспортных средств или остановка на указанной полосе в нарушение Правил дорожного движения (ч. 11 и 12 ст. 12.17 КоАП РФ); а также нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств (ст. 12.19 КоАП РФ).

Уместно остановиться на формулировке диспозиции нормы, содержащейся в ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ, в которой говорится о «владельце транспортного средства». Имеющееся отличие от положений ст. 2.61 и других статей КоАП РФ обусловлено тем, что в ст. 1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» дано определение понятия «владелец транспортного средства», согласно которому имеется в виду его собственник, а также лицо, на законных основаниях владеющее этим транспортным средством.

Считаем, что такое определение похоже и совпадает с содержанием п. 1 ст. 1079 Гражданского кодекса РФ, где под владельцем транспортного средства (относящегося к источникам повышенной опасности), несущим ответственность за причиненный вред, считается юридическое лицо или гражданин, которому принадлежит данное транспортное средство на праве собственности, либо же на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином установленном законом основании (например : аренда, либо доверенность на право управления, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему транспортного средства и т.п.).⁹

Поэтому считаем, что юридических лиц следует рассматривать также как и субъектов административной ответственности в случаях совершения правонарушений, предусмотренных в ст. 2.61 и ч. 2 ст. 12.37, ч. 1 — 6 ст. 12.211, ст. 12.213 КоАП РФ.

Но, также в юридической литературе встречается другая точка зрения: так, некоторые авторы пишут о невозможности применения к юридическим лицам соответствующих мер административного принуждения в рассматриваемых определенных условиях.

Так, они апеллируют, тем, что в например в ч. 1 ст. 2.10 КоАП РФ содержится норма, в которой говорится, что юридические лица подлежат административной ответственности за совершение правонарушений в случаях, установленных в статьях Особенной части КоАП РФ.

Поэтому для решения данной проблемы, связанной с назначением административного наказания при фиксации правонарушения в области дорожного движения определенными специальными техническими средствами, рекомендуется на наш взгляд дополнить ст. 2.61 КоАП РФ новым положением. Если собственником (владельцем) транспортного средства является юридическое лицо, то к административной ответственности должно привлекаться физическое лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового

⁹ Гражданский кодекс Российской Федерации. М.: Норма, 2018. С. 368.

или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства. Предполагается, что такая «замена» противоречит логике введения ФЗ от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ института административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств, закрепленного в ст. 1.5, 2.61, 28.6 и ряде других статей КоАП РФ.

Рассматриваемая выше предложенная формулировка закона, определяющая лицо, которым предлагается заменить юридическое лицо как субъекта административной ответственности, идентична содержанию п. 1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», где уточняется, кто не является владельцем транспортного средства.¹⁰

По нашему убеждению, суждение о том, что юридические лица могут оставаться безнаказанными, если на принадлежащих им транспортных средствах совершаются правонарушения, зафиксированные с помощью специальных технических средств, является ошибочным. Однако, подобная позиция имела место и в правоприменительной деятельности, поэтому целесообразно обратиться к судебной практике и материалам Верховного Суда Российской Федерации (далее — ВС РФ), обобщающим эту практику, проанализировав ее в хронологическом порядке.

Важное значение для осмысления рассматриваемого вопроса имеет и определение Конституционного Суда РФ от 17 июля 2012 г. № 1286-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы ООО «Коммерческий банк «Транспортный» на нарушение конституционных прав и свобод ч. 1 ст. 2.61 и ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ».

ООО «Коммерческий банк «Транспортный» полагало, что оспариваемые законоположения допускают возможность привлечения юридического лица к административной ответственности за правонарушения, которые оно объективно совершить не может (речь снова идет о превышении установленной скорости движения транспортного средства).

¹⁰ Кодекс об административных правонарушениях. М.: Норма, 2018. С. 457.

Конституционный Суд Российской Федерации (далее — КС РФ), изучив представленные материалы, не нашел оснований для принятия его жалобы к рассмотрению по следующим основаниям. Указав на то, что на основании ст. 2.10 КоАП РФ, помимо ч. 1 (о ней уже говорилось ранее), имеется и ч. 2, согласно которой, если в статьях разд. I, III, IV, V КоАП РФ не указано, что установленные данными статьями нормы применяются только к физическому лицу или только к юридическому лицу, данные нормы в равной мере действуют в отношении и физического, и юридического лица, за исключением случаев, если по смыслу данные нормы относятся и могут быть применены только к физическому лицу.

Оспариваемые заявителем ч. 1 ст. 2.61 и ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ в нормативном единстве с иными положениями КоАП РФ, в том числе его ст. 1.5, закрепляют особый порядок привлечения к ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации специальными техническими средствами, при котором уполномоченные органы не обязаны доказывать вину собственников (владельцев) транспортных средств — специального субъекта ответственности.

Учитывая названное обстоятельство, законодатель установил и гарантии обеспечения прав указанных субъектов ответственности. Имеется в виду освобождение собственника (владельца) транспортного средства от административной ответственности по результатам рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении в соответствии с неоднократно цитированной ч. 2 ст. 2.61 КоАП РФ.

Кроме того, в ч. 31 ст. 4.1 КоАП РФ установлены специальные правила назначения наказания за административные правонарушения названной категории (об этих правилах также ранее шла речь), что обеспечивает назначение справедливого наказания и реальное исполнение наказания за совершение указанных административных правонарушений не только физическими, но и юридическими лицами.

Таким образом, упомянутые нормы разд. I КоАП РФ, предусматривающие

особый порядок привлечения к ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации специальными техническими средствами, могут применяться к юридическим лицам—собственникам (владельцам) данных транспортных средств.¹¹

На наш взгляд, норма, включенная в ст. 2.61 КоАП РФ, является специальной по отношению к положению, содержащемуся в ч. 1 ст. 2.10 КоАП РФ, причем она вступила в силу позже.

Казалось бы, в дискуссии по поводу того, являются ли юридические лица субъектами административной ответственности в рассматриваемом случае, поставлена убедительная точка.

Считаем нужным проанализировать Мнение судьи КС РФ С.Д. Князева, который считает иначе. Так, он считает, что есть веские причины полагать, что КС РФ следовало принять жалобу ООО «Коммерческий банк «Транспортный» к рассмотрению. Так, он говорит, что «такой аспект административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств, который сопряжен с возможностью привлечения к ответственности за нарушение правил управления автомобилем не только физических, но и юридических лиц, прежде не оценивался Конституционным Судом».

Также он говорит, что согласно ч. 1 ст. 1.5 и ч. 2 ст. 2.1 КоАП РФ лицо подлежит ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина, причем юридическое лицо признается виновным в совершении такого правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению.

Поэтому можно сказать, что «юридическое лицо может быть признано виновным в совершении административного правонарушения лишь при усло-

¹¹ Куракин А.В. Квалификация административных правонарушений. М.: Акад. МВД России, 2016. № 4. С. 3.

вии, что у него имелась возможность соблюдения соответствующих правил». При совершении правонарушения, предусмотренного в ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ, соблюдение правил дорожного движения, касающихся ограничения скорости движения, возлагается исключительно на физическое лицо, управляющее транспортным средством, и никак не может зависеть от иных лиц. Поэтому привлечение к ответственности по ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ юридического лица, являющегося собственником транспортного средства, «приводит к отступлению от принципа ответственности только при наличии вины лица, привлекаемого к ответственности», и, тем самым, ставит под сомнение соответствие подобной практики не только ст. 1.5 и 2.1 КоАП РФ, но и ч. 1 ст. 49 Конституции РФ.

С.Д. Князев выделяет содержание ч. 3 ст. 2.1 КоАП РФ, в которой установлено, что назначение наказания юридическому лицу не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение физическое лицо, равно как и привлечение к административной или уголовной ответственности физического лица не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение юридическое лицо.

Однако, в случаях применения специальных технических средств и последующего привлечения к ответственности за превышение установленной скорости движения транспортных средств по ст. 12.9 КоАП РФ их собственников, являющихся юридическими лицами, административная ответственность за данные правонарушения для физических лиц, управлявших транспортными средствами, не наступает. Это не только прямо вытекает из ч. 2 ст. 2.61 КоАП РФ, но и подтверждается правоприменительной практикой. С подобным выводом нельзя не согласиться.¹²

Считаем, что данная коллизия является скорее поводом для критического осмысления положения, закрепленного ч. 3 ст. 2.1 КоАП РФ (которое, как представляется, можно объяснить наличием не слишком конкретных формули-

¹² Жданов Н.М. Актуальные проблемы административной ответственности // Административное право и процесс. 2016. № 3. С. 38-41.

ровок диспозиций в некоторых статьях Особенной части КоАП РФ, например, путем использования бланкетных норм), нежели для аргумента в пользу исключения юридических лиц из числа субъектов административной ответственности в анализируемых случаях.

Так, выступая в целом против введения рассматриваемого института административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств, С.Д. Князев приводит и другие аргументы, носящие несколько схоластический характер.

Хотелось бы остановиться на том, что мы не разделяем позицию С.Д. Князева и его аргументы в защиту изложенной позиции, и считаем необходимым и целесообразным сделать анализ возможных путей гармонизации многократно описанных нами положений КоАП РФ.

В этой связи имеет смысл еще раз обратиться к ст. 12.211 КоАП РФ, в которой установлены наказания за нарушения правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства. В первых шести частях данной статьи субъектами ответственности являются водители, должностные лица, ответственные за перевозку, и юридические лица, а также собственники (владельцы) транспортных средств в случае фиксации соответствующих нарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Из анализа редакции данной статьи вытекает очевидный вывод о том, что подобного рода перевозки производятся именно юридическими лицами (или лицами, осуществляющими предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, которые в соответствии с примечанием к ст. 12.211 КоАП РФ несут административную ответственность как юридические лица). Подобная ситуация характерна и для других перевозок, осуществляемых на профессиональной основе.

На основании рассмотренного нами выше, считаем необходимым выдвинуть предложение об уточнении субъектов административной ответственности в ряде статей гл. 12 (а, возможно, и некоторых других глав) Особенной части

КоАП РФ, имея в виду тот факт, что указанные юридические лица являются собственниками (владельцами) соответствующих транспортных средств. В то же время, наиболее простым и разумным способом разрешения рассматриваемого вопроса, по нашему убеждению, является устранение определенного пробела в ч. 1 ст. 2.10 КоАП РФ путем внесения в нее изменения, заключающегося в дополнении существующей редакции следующей оговоркой: «за исключением случаев, предусмотренных в ст. 2.61 настоящего Кодекса».

Федеральным законом от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ внесено дополнение в ч. 2 ст. 2.5 КоАП РФ, согласно которому на общем основании по ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ расширен порядок привлечения к административной ответственности имеющих специальные звания сотрудников полиции, Государственной противопожарной службы, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, таможенных органов, а также военнослужащих, граждан, призванных на военные сборы.

Более того, неприменимы административные наказания в виде штрафа, административного ареста и обязательных работ по ст. 20.25 КоАП РФ в случае привлечения к административной ответственности курсантов военных профессиональных образовательных организаций и военных образовательных организаций высшего образования до заключения с ними контракта о прохождении военной службы, а также солдат, матросов, старшин и сержантов, проходящих военную службу по призыву.

При этом к указанной категории лиц в данном случае возможно применение только дисциплинарного взыскания, в связи с чем административные наказания, предусмотренные санкцией данной статьи, к ним неприменимы.

Однако эффективность административного наказания зависит от его неотвратимости, а не от его жестокости.

В подтверждение этому стоит отметить, что как бы законодатель ни увеличивал размеры штрафов за правонарушения в области дорожного движения, число нарушений снижается лишь на непродолжительный период времени, а в последующем участники дорожного движения привыкают к новым санкциям.

Между тем субъектов административной юрисдикции ставят в положение, не позволяющее им учитывать ни личность виновного, ни его имущественное положение, ни характер совершенного деяния и в зависимости от этого определить сумму административного штрафа, что, в свою очередь, определяет введение законом недифференцированных и больших по размеру штрафов.¹³

Таким образом, представляется необходимым для реализации исполнения административных наказаний внести изменения в ст. 20.25 КоАП РФ и изложить ч. 11 в следующей редакции: административный арест на срок до тридцати суток либо лишение специального права на срок до двух лет налагается за уклонение от исполнения иного административного наказания, назначенного за нарушение порядка пользования специальным правом, предоставленным физическому лицу.

В ч. 1 ст. 3.9 КоАП РФ считаем необходимым внести некоторые изменения, дополнив ее после слов «или правового режима контртеррористической операции» словами «за уклонение от исполнения иного административного наказания, назначенного за нарушение порядка пользования специальным правом либо... до тридцати суток». Полагаем, что это будет способствовать реализации принципа неотвратимости административного наказания.

¹³ Козлова Ю.М. Комментарий к КоАП. М.: Юристь, 2012. С. 147.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Законодательство об административной ответственности юридических лиц в РФ не составляет целостной системы, что ведет к снижению его эффективности. Необходима систематизация, которая может быть проведена путем включения норм об административной ответственности юридических лиц в КоАП, или путем объединения их в самостоятельную систему. Второй путь более перспективен, поскольку требует меньше времени, не требует объединения правовых норм, касающихся данного вопроса в одном документе, позволит осуществить апробацию отдельных общих положений и, вместе с тем, не препятствует возможности провести в будущем кодификацию норм об административной ответственности в едином законодательном акте.

В научно-практических юридических публикациях неоднократно поднимался вопрос о необходимости законодательного урегулирования указанной проблемы, но данная проблема не решена, а с 20.11.2010 г. вступили в силу определенного рода изменения на этот счет, согласно которым теперь если правонарушение зафиксировано в автоматическом режиме, то тогда «работает» санкция в виде административного штрафа в размере 5000 рублей, а если идентичное противоправное деяние было выявлено сотрудником органов ГИБДД, то «работает» более строгая санкция – в виде лишения специального права. Подобного рода «выход» из указанной выше проблемной ситуации противоречит принципу справедливости юридической ответственности и равенства всех перед законом. Также нельзя не сказать о том, что с 2016 года за правонарушения совершенные в области ДД начала действовать амнистия, предусматривающая сокращения размера штрафа на 50 % , в случае ее уплаты в двадцати дневный срок со дня вынесения постановления, но здесь тоже возникла проблема, где Конституционный Суд РФ признал не соответствующей Конституции РФ ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ, в той мере, в какой в системе действующего правового регулирования ею исключается возможность восстановления 20- ти дневного срока, установленного для уплаты штрафа, назначенного в порядке, предусмотренном

ч. 3 ст. 28.6 административного законодательства, в размере половины суммы наложенного штрафа в случае, когда копия постановления о назначении административного штрафа, направленная привлеченному к административной ответственности лицу по почте заказным почтовым отправлением, поступила в его адрес после истечения двадцати дней со дня вынесения.

Считаем, что совершенствование административного законодательства в данном направлении будет способствовать возможности уплаты лицом, подвергнутым административному наказанию, половины суммы наложенного штрафа в отведенный законодательством срок.

Поэтому полагаем необходимым ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ изложить в следующей редакции: «За исключением административных правонарушений, предусмотренных частью 1.1 статьи 12.1, статьей 12.8, частями 6 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частью 5 статьи 12.15, статьями 12.24, 12.26, частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, при уплате административного штрафа лицом, привлеченным к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного главой настоящего Кодекса, не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа, а в случае вынесения постановления на основании материалов, полученных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, - со дня вручения копии постановления о наложении административного штрафа лицу, в отношении которого оно вынесено, либо получения должностным лицом, вынесшим постановление о наложении административного штрафа, почтового извещения (отправления) с отметкой на почтовом извещении (отправлении) об отсутствии лица по месту жительства или месту нахождения либо его уклонении от получения почтового отправления, а также по истечении срока хранения, административный штраф может быть уплачен в размере половины суммы наложенного административного штрафа».

Представляется, что альтернативой указанных выше предложений может

быть правовая норма, согласно которой юридическому лицу, в отношении которого вынесено постановление о наложении штрафа по делу об административном правонарушении, предусмотренного гл. 12 КоАП РФ, предоставляется возможность обращения с заявлением о восстановлении двадцатидневного срока для добровольной уплаты половины суммы наложенного административного штрафа при наличии уважительных причин.

К лицу, которое не уплатило административный штраф за совершение административного правонарушения, предусмотренного гл. 12 КоАП РФ, зафиксированного с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, с 15 ноября 2014 г. не может применяться административный арест, который предусмотрен в качестве одного из видов административных наказаний согласно ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ.

С учетом изложенного отметим, что таким лицам возможно назначить только административный штраф в двукратном размере суммы неуплаченного административного штрафа.

Федеральным законом от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ внесено дополнение в ч. 2 ст. 2.5 КоАП РФ, согласно которому на общем основании по ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ расширен порядок привлечения к административной ответственности имеющих специальные звания сотрудников полиции, Государственной противопожарной службы, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, таможенных органов, а также военнослужащих, граждан, призванных на военные сборы.

Более того, неприменимы административные наказания в виде штрафа, административного ареста и обязательных работ по ст. 20.25 КоАП РФ в случае привлечения к административной ответственности курсантов военных профессиональных образовательных организаций и военных образовательных организаций высшего образования до заключения с ними контракта о прохождении военной службы, а также солдат, матросов, старшин и сержантов, проходящих военную службу по призыву.

При этом к указанной категории лиц в данном случае возможно примене-

ние только дисциплинарного взыскания, в связи с чем административные наказания, предусмотренные санкцией данной статьи, к ним неприменимы.

Однако эффективность административного наказания зависит от его неотвратимости, а не от его жестокости.

В подтверждение этому стоит отметить, что как бы законодатель ни увеличивал размеры штрафов за правонарушения в области дорожного движения, число нарушений снижается лишь на непродолжительный период времени, а в последующем участники дорожного движения привыкают к новым санкциям.

Между тем субъектов административной юрисдикции ставят в положение, не позволяющее им учитывать ни личность виновного, ни его имущественное положение, ни характер совершенного деяния и в зависимости от этого определить сумму административного штрафа, что, в свою очередь, определяет введение законом недифференцированных и больших по размеру штрафов.

Таким образом, представляется необходимым для реализации исполнения административных наказаний внести изменения в ст. 20.25 КоАП РФ и изложить ч. 11 в следующей редакции: административный арест на срок до тридцати суток либо лишение специального права на срок до двух лет налагается за уклонение от исполнения иного административного наказания, назначенного за нарушение порядка пользования специальным правом, предоставленным физическому лицу.

В ч. 1 ст. 3.9 КоАП РФ полагаем необходимым внести изменения, дополнив ее после слов «или правового режима контртеррористической операции» словами «за уклонение от исполнения иного административного наказания, назначенного за нарушение порядка пользования специальным правом либо... до тридцати суток». Полагаем, что это будет способствовать реализации принципа неотвратимости административного наказания.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

I Правовые акты

1 Конституция Российской Федерации. – М.: Юридическая литература, 2018. – 134 с.

2 Гражданский кодекс Российской Федерации. – М.: Юридическая литература, 2018. – 457 с.

3 Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации. – М.: Юридическая литература, 2019. – 467 с.

4 Приказ МВД РФ от 24.11. 2008 г. № 1001(ред. 20.03.2017) «О порядке регистрации транспортных средств» (вместе с «Правилами регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ», «Административным регламентом МВД РФ исполнения Государственной функции по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним») (зарегистрированным в Минюсте России 30.12.2008 № 13051) [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5 Постановление Конституционного Суда РФ от 04.12.2017 N 35-П «По делу о проверке конституционности части 1.3 статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с жалобой гражданина Ю.А. Рейнхиммеля» [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

II Специальная литература

6 Агапов, А.Б. Административная ответственность: учебник / А.Б. Агапов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: «Статут», 2007. – 457 с.

7 Агапов, А.Б. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / А.Б. Агапов. – М.: «Статут», 2004. – 483 с.

8 Адушкин, Ю.С. Российское административное право / Ю.С. Адушкин. – 2-е изд., испр. и доп. – Саратов, 2013. – 638 с

9 Бахрах, Д.Н. Административная ответственность / Д.Н. Бахрах. – М.: Юриспруденция, 1999. – 517 с.

10 Баршев, В. Не светишь — плати. Камеры на дорогах смогут выявлять автомобили с негорящими фарами / В. Баршев // Российская газета. – 2016 - № 2. – С.3.

11 Егоров, В.Ю. Обучение тактике применения и методам личного сыска / В.Ю. Егоров // Педагогика. Вопросы теории и практики. - 2017. - № 3. - С. 36-39.

12 Егоров, В.Ю. Методика преподавания профайлинга на занятиях по тактико-специальной подготовке / П.М. Фидель, В.Ю. Егоров // Совершенствование профессиональной и физической подготовки курсантов, слушателей образовательных организаций и сотрудников силовых ведомств. – 2016. - № 3. – С. 34.

13 Зима, А.Т. Административная ответственность юридических лиц / А.Т. Зима // Проблемы законности. – 2017. - № 4. - С. 8

14 Зима, А.Т. Административная ответственность юридических лиц в системе мер административного принуждения / А.Т. Зима // Проблемы законности. – 2015. - № 31. - С. 49

15 Зима, А.Т. Вина юридических лиц / А.Т. Зима // Проблемы законности. – 2016. - № 9. - С. 35

16 Зима, А.Т. Полномочия государственных служащих по привлечению юридических лиц к административной ответственности/ А.Т. Зима // Государственная служба и гражданин: реализация конституционных прав, свобод и обязанностей. – 2017. - № 8. - С. 184-187.

17 Конин, Н.М. административное право России / Н.М. Конин. – М.: Юрист, 2011. – 589 с.

18 Куракин, А.В. Квалификация административных правонарушений / А.В. Куракин. – М.: Акад. МВД России, 2016. - 673 с.

19 Косицин, И.А. Вторая всероссийская научно-практическая конференция «Актуальные проблемы административной ответственности» / И.А. Коси-

цин // Административное право и процесс. – 2017. – № 3. – С. 38.

20 Козлова, Ю.М. Комментарий к КоАП / Ю.М. Козлова. – М.: Юристъ, 2012. – 678 с.

21 Костылев, А.К. Проблемы обеспечения гарантий водителей и собственников транспортных средств в условиях электронного юрисдикционного производства / А.К. Костылев // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. – 2014. – № 3. – С. 150.

22 Ковалев, Д.В. Подготовка сотрудников полиции к несению службы по охране общественного порядка в особых условиях/ Д.В. Ковалев, В.Ю. Егоров, А.В. Желтобрюх, А.А. Сошин, П.М. Фидель. – Иркутск: ФГКОУ ВПО «ВСИ МВД России», 2016 – 70 с.

23 Калюжный, Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Ю.Н. Калюжный // Административное и муниципальное право. - 2016. - № 11. - С. 909.

24 Кузнецов, А.В. Нормативное закрепление вины собственника (владельца) транспортного средства в условиях автоматической фиксации нарушений ПДД. Проблема и пути решения / А.В. Кузнецов // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2016. - № 5. – С. 90.

25 Князев, С.Д. Конституционные стандарты административной ответственности в правовой системе Российской Федерации / С.Д. Князев // Административное право и процесс. - 2014. - № 2. - С. 9.

26 Лыткин, А.В. Производство по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения с использованием результатов применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме / А.В. Лыткин // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. – 2017. – № 7. – С. 75.

27 Молчанов, П.В. Правовые проблемы применения специальных техни-

ческих средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения / П.В. Молчанов // Юридическая наука и правоохранительная практика. - 2016. - № 3. – С. 9.

28 Полякова, С.В. Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них / С.В. Полякова // Вестник Омской юридической академии. – 2017. –№ 4. – С. 87.

29 Россинский, Б.В. К вопросу о вине собственника (владельца) транспортного средства, привлекаемого к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения / Б.В. Россинский // Полицейское право. - 2018. - № 1. - С. 56.

30 Россинский, Б.Ф. Размышления об административных наказаниях в сфере дорожного движения / Б.В. Россинский // Теория и практика административного права и процесса. - 2016. - № 4. - С. 33.

31 Семенов, Н.С. Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств (теоретические и правовые аспекты) / Н.С. Семенов // Вестник ТвГУ. - 2015. - № 5. - С. 53.

32 Салищева, Н.Г. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Н.Г. Салищева.– М.: Проспект, 2016. – 673 с.

33 Синицина, С.В. Российская государственность и правовая система в XXI веке: тенденции противоречия и перспективы развития / С.В. Синицина // Межрегиональная научно-практическая конференция ученых, аспирантов, студентов и практиков. - 2017. - № 6. - С. 185.

34 Сошин, А.А. Подготовка сотрудников полиции к действиям, связанным с осмотром мест вероятного нахождения правонарушителей / А.А. Сошин // Подготовка кадров для силовых структур. - 2015. - № 6. -С. 195.

35 Смоляков, А.И. Административно-правовое принуждение и поощрение в системе государственно-правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения / А.И. Смоляков // Административное и муниципальное право. - 2017. - № 11. - С. 9.

36 Смоляков, А.И. Стимулирование правомерного поведения участников дорожного движения: теория и практика: монография / А.И. Смоляков. – Орёл : ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. – 673 с.

37 Тимошенко, И.В. Административная ответственность / И.В. Тимошенко – М., 2014. – 469 с.

38 Чижевский, В. С. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об Административных правонарушениях (постатейный) с практическими разъяснениями официальных органов и постатейными материалами / В.С. Чижевский. – М.: Книжный мир, 2017. - 345 с.

39 Чибунин, В.М. Обеспечение личной безопасности сотрудников ОВД: принципы и правила / В.М. Чибунин., Д.В. Ковалев // Совершенствование профессиональной и физической подготовки курсантов, слушателей образовательных организаций и сотрудников силовых ведомств. – 2018. - № 2. – С. 38.

40 Шергин, А.П. О перспективах кодификации административно-деликтного законодательства / А.П. Шергин // Проблемы административного права в СНГ. Академия экономической безопасности МВД России. - 2017. - № 1. - С. 6.

41 Шурухнова, Д.Н. Технические средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения: история и перспективы развития / Д.Н. Шурухнова // Обеспечение общественной безопасности и противодействие преступности: задачи, проблемы и перспективы. - 2016. - № 51. - С. 9.

42 Якимов, А.Ю. Собственники (владельцы) транспортных средств, участвующих в дорожном движении, как специальные субъекты юридической ответственности / А.Ю. Якимов // Административное право и процесс. - 2016. - № 11. – С.68.

43 Якимов, А.Ю. Законодательная основа привлечения к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств/ А.Ю. Якимов // Административное право и процесс. - 2018. - № 4. – С.4.

44 Якимов, А.Ю. Административная ответственность и презумпция невиновности / А.Ю. Якимов // Административная ответственность: вопросы теории

и практики. - 2015. - № 3. – С.45.

45 Якимов, А.Ю. Презумпция невиновности в административно-деликтном праве (юридические и организационные вопросы) / А.Ю. Якимов // Полицейское право. - 2017. - № 1. – С. 2.

46 Якимов, А.Ю. Юридическая ответственность и презумпция невиновности // Проблемы административного и административно-процессуального права. - М.: Юрист, 2015. - 568 с.

III Правоприменительная практика

47 Постановление Благовещенского городского суда Амурской области от 13 июня 2018 г. по делу № 170-24341/2017 // Архив Благовещенского городского суда Амурской области, 2017.

48 Решение Арбитражного суда Амурской области от 22 мая 2018 г. по делу № А40-46451/2018 // Архив Арбитражного суда Амурской области, 2018.

49 Решение Благовещенского районного суда Амурской области по делу № 12-422/2017// Архив Благовещенского районного суда Амурской области, 2017.

50 Решение Верховного суда республики Хакассия от 17 мая 2017 г. по делу № 7р-103/2017 // Архив Верховного суда республики Хакассия, 2017.