

В.В. ПОХМЕЛКИН



**ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ
МИРОВЫМИ СУДЬЯМИ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА
ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ
ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Научно-практическое пособие

Виктор Валерьевич Похмелкин
Проблемы применения
мировыми судьями
законодательства об
административных
правонарушениях в области
дорожного движения

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=43450925

Проблемы применения мировыми судьями законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения: ISBN 978-5-7205-1533-1

Аннотация

В настоящей работе исследуются актуальные проблемы применения законодательства о наиболее опасных административных правонарушениях в области дорожного движения, дела о которых подведомственны мировым судьям. На основании достижений юридической науки, большого массива нормативных правовых актов и тенденций судебной практики формулируются обстоятельные и обоснованные рекомендации по квалификации указанных правонарушений и назначению

административных наказаний за их совершение. Специальные разделы пособия посвящены применению институтов Общей части законодательства об административных правонарушениях, доказыванию и другим процессуальным аспектам производства по соответствующим делам. Для судей, сотрудников дорожной полиции, адвокатов и других практикующих юристов, а также для преподавателей и студентов образовательных организаций юридического профиля.

Содержание

Введение	6
Раздел 1	14
1. Презумпция невиновности	14
2. Понятие и состав административного правонарушения	22
Конец ознакомительного фрагмента.	36

В.В. Похмелкин

Проблемы применения

мировыми судьями

законодательства об

административных

правонарушениях в области

дорожного движения

© ООО «Юстицинформ», 2019

Введение

Об ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения написано значительное количество книг и брошюр. Однако подавляющее большинство из них адресовано водителям и преследует цель в более или менее популярном ключе разъяснить автомобилистам их права и обязанности на дороге, а также способы юридической защиты в отношениях с дорожными полицейскими.

Выполняя важную миссию правового просвещения участников дорожного движения, подобного рода литература объективно страдает известной односторонностью. Погоня же за массовым читателем, вполне понятная и оправданная, нередко лишает ее авторов глубины анализа и основательности выводов. Поэтому в большинстве своем юридический ликбез водителей не может одновременно служить источником повышения знаний для правоприменителей.

Между тем проблемы, возникающие при применении норм об ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения, остры, сложны и многообразны. Их правильное разрешение требует не просто заучивания текста соответствующих статей законодательства, но и более общих представлений о правовых принципах и ценностях, понятии правонарушения, элементах и призна-

ках его состава, природе и целях юридической ответственности, способах толкования правовых норм и многих других постулатах юридической науки. Точнее, той ее части, которая получила название *деликтологии* (от латинского слова *delikt* – правонарушение). В то же время производство по делам об административных правонарушениях базируется на другой фундаментальной основе – теории доказательств и других важнейших институтах процессуально-правовой науки.

Я далек от упреков в недостаточной компетентности должностных лиц, составляющих протоколы и рассматривающих дела об административных правонарушениях в области дорожного движения. Но совершенно точно, что им не хватает научно-методической литературы, в которой интересующие их вопросы освещались бы с апробированных теоретических позиций, а возникающие в их практике проблемы и противоречия находили бы разрешение с помощью научно обоснованных подходов.

Настоящая работа, не претендуя на всеохватность и законченность, представляет собой попытку соединения теоретического анализа с практикой применения законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения. При этом ее предмет очерчен делами, подлежащими рассмотрению мировыми судьями. Такой ракурс, естественно, не случаен. Мировым судьям подведомственны дела о наиболее опасных административных право-

нарушениях в этой сфере, чреватых самыми серьезными последствиями. Именно за их совершение предусмотрены наиболее строгие меры наказания: крупные штрафы, лишение права управления транспортными средствами, обязательные работы, административный арест. Кроме того, как раз по таким делам разгораются наибольшие страсти, горячие материально-правовые и процессуальные споры. Так что и цена правоприменительной ошибки здесь намного более высока.

Тем не менее анализ судебной практики по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения позволяет выявить три мифа, прочно господствующих в сознании большинства судей и активно влияющих на принимаемые ими решения.

Первый из них связан с оправданием упрощения производства по делам об административных правонарушениях, в ущерб процессуальным гарантиям лиц, привлекаемых к административной ответственности. Сторонники таких взглядов отстаивают приоритет оперативности применения мер административного принуждения перед процессуальной обстоятельностью, присущей уголовному судопроизводству. Обосновывают это следующими доводами: а) административные правонарушения гораздо менее опасны, чем преступления; б) они более просты для юридической оценки; в) административные наказания значительно менее строгие, чем уголовные.

Подобные рассуждения уходят корнями в наше советское

прошлое, где они имели под собой некоторые основания. В нынешних же условиях никак нельзя признать их состоятельность. Ни один раздел уголовного законодательства не вызывает такого ажиотажа и общественного внимания, как глава 12 КоАП РФ, предусматривающая нормы об ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения. В том числе и потому, что квалифицировать эти правонарушения подчас труднее, чем целый ряд преступлений. Многие же административные наказания настолько чувствительны, что вполне сопоставимы с уголовными карами. Кроме того, в рамках производства по делам об административных правонарушениях применяются и другие ограничительные меры (задержание, досмотр, освидетельствование и т. п.), мало чем уступающие мерам уголовно-процессуального принуждения.

Второй миф состоит в явно преувеличенном представлении о компетентности и непредвзятости сотрудников дорожной полиции, составляющих протоколы об административных правонарушениях и оформляющих другие материалы по соответствующим делам. Отчасти он вызван добросовестным заблуждением о якобы достаточном уровне профессиональной подготовки должностных лиц, специализирующихся на дорожно-правовой проблематике. Вместе с тем здесь присутствует и подспудное желание судей снять с себя ответственность за разбирательство в острых, конфликтных ситуациях и принятие весьма непростых решений. Не будем за-

бывать и о характерной для нашей государственно-правовой системы зависимости судебной ветви власти от исполнительной.

Наконец, третий миф выражается в традиционном обвинительном и репрессивном уклоне, от которого никак не может избавиться отечественное правосудие. С этой точки зрения самым страшным выглядят «либерализм» и «абстрактный гуманизм», позволяющие уходить от ответственности правонарушителям. Напротив, наказание невиновных вовсе не выглядит абсолютно неприемлемым, а допускается как побочное последствие «правильной» карательной политики. Многочисленным сторонникам такой позиции кажется, что суровые меры принуждения – хорошее, если не наилучшее, средство наведения порядка, обеспечения безопасности и предупреждения противоправных деяний. Однако исторический опыт показывает, что несправедливое наказание отнюдь не способствует улучшению человеческих нравов. Напротив, оно разрушает доверие граждан к государству, его институтам и установленным им правилам. То есть дает как раз обратный эффект.

Замечу, кстати, что перечисленные выше судейские мифологемы находятся в вопиющем противоречии с Конституцией России и действующим законодательством об административных правонарушениях. Так же, как и основанные на них постановления, вынесенные вразрез с законодательными требованиями о всесторонности, полноте и объективно-

сти рассмотрения каждого дела.

Отсюда проистекают характерные судебские ошибки: 1) игнорирование или неадекватное применение положений Общей части законодательства об административных правонарушениях; 2) неправильная квалификация правонарушений в области дорожного движения; 3) назначение несправедливого административного наказания без надлежащего учета характера совершенного правонарушения и личности правонарушителя; 4) несоблюдение правил проверки и оценки доказательств по делу, а также других существенных процессуальных требований.

Четыре раздела настоящего пособия посвящены изложению научно-методических принципов и подходов, позволяющих добросовестным мировым судьям избегать ошибок в каждом из указанных направлений правоприменительной деятельности. Надеюсь также, что содержащиеся в них рассуждения, выводы и рекомендации будут полезны и для федеральных судей, рассматривающих интересующие нас дела во второй инстанции, и для дорожных полицейских, и для всех юристов, практикующих в сфере защиты прав участников дорожного движения.

Для удобства в работе использованы следующие достаточно привычные сокращения:

АР БДД – Административный регламент исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального

государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденный Приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (с последующими изменениями);

ГИБДД (Госавтоинспекция) – Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД РФ;

ДПС – дорожно-патрульная служба;

ДТП – дорожно-транспортное происшествие;

КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в редакции, действующей на момент подписания в печать настоящей работы);

ОПДЭ – Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденные Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (с последующими изменениями);

ПДД – Правила дорожного движения, утвержденные Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (с последующими изменениями);

Постановление ПВС РФ от 24 марта 2005 г. № 5 – Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 марта 2005 г. № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Фе-

дерации об административных правонарушениях» (с последующими изменениями);

Постановление ПВС РФ от 24 октября 2006 г. № 18
– Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (с последующими изменениями).

Раздел 1

Проблемы применения положений общей части КоАП РФ при рассмотрении дел об административных правонарушениях в области дорожного движения

1. Презумпция невиновности

Будучи базовым конституционным принципом, презумпция невиновности закреплена в статье 1.5 КоАП РФ и призвана играть роль одного из основополагающих начал производства по делам об административных правонарушениях. Анализ правоприменительной практики, однако, показывает, что мировые судьи довольно редко руководствуются и тем более оперируют им как конкретной нормой. Между тем сформулированные в указанной статье требования презумпции невиновности должны рассматриваться не как далекие от жизни абстракции, а как вполне технологичные правила, имеющие прикладное значение.

Первое из таких правил гласит: лицо, привлекаемое к административной ответственности, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном КоАП РФ, и установлена вступившим в законную силу постановлением судьи, органа, должностного лица, рассмотревших дело. Весьма распространенное в судебной практике отступление от этого положения имеет место при прекращении дела об административном правонарушении в связи с истечением срока давности. Вынося по этому поводу соответствующий судебный акт и описывая в нем обстоятельства дела, судья зачастую констатирует виновность лица в совершении определенного противоправного деяния. Верховный Суд РФ справедливо отметил, что в подобных постановлениях и определениях «не могут содержаться выводы юрисдикционного органа о виновности лица, в отношении которого был составлен протокол об административном правонарушении» (пункт 13.1 Постановления ПВС РФ № 5 от 24 марта 2005 г. № 5).

Согласно второму правилу анализируемой презумпции лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность. Исключение из него, оговоренное в примечании к статье 1.5 КоАП РФ, не имеет отношения к делам, находящимся на рассмотрении мировых судей.

Из приведенного требования следует, что вина лица в совершении административного правонарушения в сфере

дорожного движения должна быть доказана сотрудником ГИБДД и установлена в ходе рассмотрения дела судьей. При этом доказательством виновности не может служить отказ водителя от дачи объяснений или дача им объяснений, противоречащих протоколу об административном правонарушении.

Наконец, третье и, пожалуй, наиболее важное с практической точки зрения правило презумпции невиновности гласит, что неустранимые сомнения в виновности толкуются в пользу лица, привлекаемого к административной ответственности. Такие сомнения возникают в силу выявленных при рассмотрении дела противоречий и выражаются в отсутствии у судьи уверенности в правильности: а) установления фактических обстоятельств, послуживших основанием для составления протокола об административном правонарушении; б) правовой оценки этих обстоятельств должностным лицом, составившим протокол; в) процессуальных действий по привлечению лица к административной ответственности.

Первая из перечисленных ситуаций возникает тогда, когда в деле имеются противоречивые доказательства, противоположным образом трактующие произошедшее (или произошедшее) событие. Чаще всего она имеет место при кардинальном расхождении протокола об административном правонарушении и объяснений лица, привлекаемого к административной ответственности. Симптоматично, как поступают многие мировые судьи при отсутствии, кроме са-

мого протокола, других доказательств события административного правонарушения в области дорожного движения и виновности в нем конкретного лица. Они выносят постановление по делу, основываясь на позиции сотрудника ГИБДД и игнорируя не только объяснения водителя, но подчас и представленные им доказательства (показания свидетелей, данные видеорегистратора и т. п.). При этом судьи мотивируют свое решение незатейливой формулой: «Сотрудник Госавтоинспекции, составивший протокол, является лицом незаинтересованным, в отличие от привлеченного к ответственности водителя». Или еще проще: «Нет оснований не доверять протоколу об административном правонарушении».

Несмотря на существенную распространенность подобной практики, она представляется весьма упречной, противоречащей принципиальным положениям действующего законодательства. И дело не только в том, что дорожного полицейского нельзя считать незаинтересованным в исходе дела хотя бы потому, что факты выявления правонарушений в сфере дорожного движения и привлечение к ответственности виновных относятся к показателям его служебной деятельности. Не говоря уже об иной, небескорыстной заинтересованности, которая известна всем, кроме отдельных представителей судебского корпуса. Выражая полное доверие протоколу об административном правонарушении вопреки другим доказательствам, судьи фактически выворачивают наизнанку принцип презумпции невиновности, толкуя

неустранимые сомнения в пользу... должностного лица, составившего этот протокол.

Таким образом, если трактовка обстоятельств дела сотрудником ГИБДД и привлеченным к административной ответственности водителем расходится, и это противоречие нельзя устранить с помощью иных доказательств, вину водителя в совершении данного правонарушения нельзя считать доказанной. При этом должно применяться еще одно правило, вытекающее из рассматриваемой презумпции: недоказанная виновность равнозначна доказанной невиновности.

Неустранимые сомнения в правовой оценке установленных по делу обстоятельств возникают и при неясности (двусмысленности, нечеткости, противоречивости) закона или подзаконного нормативного акта, подлежащего применению. К сожалению, уровень правотворческой культуры современных законодателей, мягко говоря, не настолько велик, чтобы полностью устранить почву для подобных сомнений. Вот показательный пример из сферы правового регулирования дорожного движения.

Долгое время на практике шли споры о том, что понимать под препятствием на проезжей части, поскольку законодательство это понятие никак не определяло. Между тем от решения данного вопроса зависит точная правовая оценка выезда на полосу встречного движения, который в зависимости от конкретных обстоятельств может повлечь для водителя

лишение права управления транспортными средствами, наложение административного штрафа или вообще считаться правомерным.

Наконец, с 20 ноября 2010 г. вступила в действие поправка к пункту 1.2 ПДД, в которой препятствие было определено как «неподвижный объект на полосе движения (неисправное или поврежденное транспортное средство, дефект проезжей части, посторонние предметы и т. п.), не позволяющий продолжить движение по этой полосе. Не является препятствием затор или транспортное средство, остановившееся на этой полосе движения в соответствии с требованиями Правил».

Приведенное определение дает некоторые ориентиры, однако не устраняет всех сомнений. Так, неясным остается, можно ли рассматривать в качестве препятствия посторонний предмет, который прямо не мешает проехать по данной полосе, но вполне может повредить шины или подвеску автомобиля. Или другая проблема: является ли препятствием и во всех ли случаях исправное и неповрежденное транспортное средство, остановившееся на полосе движения в нарушение требований ПДД. Для ответа на оба вопроса требуется оценочное толкование, определенное домысливание, поскольку буквальная интерпретация действующей нормы о понятии препятствия полной ясности не дает. В этой и других подобных ситуациях на помощь приходит требование презумпции невиновности: неустранимое сомнение толкует-

ся в пользу лица, привлекаемого к ответственности. Поэтому к препятствиям следует относить любые предметы, при соприкосновении с которыми есть риск повредить автомобиль, а также любые транспортные средства, оставившиеся на полосе в нарушение ПДД.

Сомнения судьи могут относиться и к правомерности процессуальных действий дорожного полицейского, связанных с привлечением водителя к административной ответственности. Это в первую очередь касается допустимости (законности) способа получения определенных доказательств. Например, исправности и соответствия установленным требованиям используемого измерительного прибора, добросовестности свидетельских показаний и т. п. Кроме того, сомнение может распространяться на соблюдение процедуры совершения процессуальных действий. В частности, привлечения понятых или применения видеозаписи при освидетельствовании на состояние опьянения. Наконец, речь может идти также о пробелах и противоречиях в процессуальных документах, прежде всего в протоколах об административном правонарушении.

Часть 3 статьи 26.2 КоАП РФ предусматривает, что не допускается использование по делу доказательств, полученных с нарушением закона. Принцип презумпции невиновности идет еще дальше, требуя от судьи толковать в пользу невиновности лица, привлеченного к административной ответственности, неустранимые сомнения в законности получе-

ния доказательств его вины либо иных совершенных в отношении него процессуальных действий.

2. Понятие и состав административного правонарушения

Правильному применению норм об ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения нередко мешает игнорирование или неадекватное понимание общих признаков административного правонарушения.

Как известно, согласно части 1 статьи 2.1 КоАП РФ «Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации установлена административная ответственность». В законодательстве отсутствует определение понятия административного правонарушения в области дорожного движения. Восполним пробел и определим его как *противоправное, виновное действие (бездействие) участника дорожного движения или должностного лица, призванного обеспечивать его безопасность, за которое главой 12 КоАП РФ установлена административная ответственность*.

В правовой науке это общее определение конкретизируется в юридической конструкции *состава*, полная совокупность признаков которого (и только она!) позволяет отнести акт поведения к конкретному административному правона-

рушению. Напомним, что эти признаки характеризуют объект, объективную сторону, субъективную сторону и субъекта каждого правонарушения.

Объект административного правонарушения. Под *объектом* принято понимать общественные отношения, обеспечивающие определенные ценности, социально значимые интересы и институты, нарушаемые определенным противоправным посягательством. Принципиально важно и то, что данные отношения регулируются и охраняются правовыми нормами. В рассматриваемом случае – положениями законодательства об административных правонарушениях.

Различают родовой и непосредственный объекты. Первый образует сферу отношений, на которые посягают несколько однородных, близких по характеру правонарушений. Формально-юридический признак – глава Особенной части КоАП РФ. При этом каждое отдельное правонарушение посягает на свой непосредственный объект – конкретное общественное отношение, функционирующее в данной родовой сфере.

Установить и оценить родовой и непосредственный объекты позволяет так называемый *предмет* правонарушения – материальный носитель, по поводу сохранения и обеспечения которого складываются охраняемые законом общественные отношения. В некоторых случаях элементом объекта является *потерпевший*, то есть участник общественно-го отношения, которому административным правонаруше-

нием причинен физический, имущественный или моральный вред.

Родовым объектом правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ, следует считать общественные отношения, обеспечивающие *безопасность и рациональную организацию дорожного движения*. Эти отношения урегулированы специальными нормативными правовыми актами – ПДД и ОПДЭ. Общим для всех них предметом является транспортное средство, определение понятия которого для целей административной ответственности сформулировано в примечании к статье 12.1 КоАП РФ: «Под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право».

В качестве непосредственных предметов отдельных правонарушений в сфере дорожного движения выступают: а) конкретные агрегаты, механизмы или атрибуты транспорт-

ных средств (тормозная система, рулевое управление, стекла, световые приборы, устройства для подачи специальных сигналов, ремни безопасности и мотошлемы, государственные регистрационные знаки и т. п.); б) средства, используемые для регулирования дорожного движения (светофоры, дорожные знаки, дорожная разметка); в) документы, требующиеся для управления транспортным средством; г) перевозимые грузы.

На состав административного правонарушения в сфере дорожного движения, как правило, не влияет наличие или отсутствие потерпевшего. Но иногда это является составообразующим признаком (статьи 12.17, 12.18, 12.24, 12.30, 12.35 КоАП РФ). В остальных случаях причинение вреда потерпевшему может учитываться при назначении административного наказания.

Объективная сторона административного правонарушения. К элементам *объективной стороны* состава административного правонарушения относят: противоправное деяние (действие или бездействие), вредные (общественно опасные) последствия, причинную связь между деянием и последствиями, а также место, время, обстановку и способ совершения правонарушения. По юридической конструкции внешних признаков все составы классифицируются на *формальные* и *материальные*. В объективную сторону первых входит только противоправное действие (бездействие), иногда – вместе с местом, временем, обстановкой или

способом. Последствия же здесь находятся за рамками состава, их наличие или отсутствие не влияет на квалификацию правонарушения, но учитывается при назначении наказания. Объективная сторона материальных составов обязательно включает вредные последствия и их причинную связь с деянием.

Составы административных правонарушений в области дорожного движения большей частью являются формальными. Это объясняется использованием в этих отношениях транспортных средств как источников повышенной опасности. Отсюда – желание законодателя пресечь допускаемые здесь нарушения на самой ранней стадии. В то же время некоторые составы, предусмотренные главой 12 КоАП РФ, относятся к материальным. Классический пример – нарушение ПДД или ОПДЭ, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (части 1 и 2 статьи 12.24 КоАП РФ).

Противоправное деяние как обязательный элемент любого состава административного правонарушения в сфере дорожного движения может характеризоваться фактическими и юридическими признаками. С фактической стороны деяние представляет собой поведенческий акт, совершенный лицом в определенных условиях. Он выражается либо в действии, то есть совокупности целенаправленных телодвижений (зачастую сопровождаемых определенным маневром управляемого транспортного средства), либо в бездействии,

то есть в воздержании (уклонении) от требуемого в данных условиях поведения.

С этой точки зрения ключевым является понятие *управления транспортным средством*, с которым действующее законодательство связывает подавляющее большинство составов административных правонарушений в области дорожного движения. Однако определения этого понятия в нашем законодательстве нет. В отличие, например, от Правил дорожного движения Республики Беларусь (утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551), согласно которым (подпункт 2.74 пункта 2) управлением транспортным средством признается воздействие на органы управления транспортного средства, приведшее к изменению его положения относительно первоначального.

Пользуясь отсутствием легального определения, многие сотрудники ГИБДД, а вслед за ними и судьи необоснованно трактуют понятие «управление транспортным средством» чрезмерно широко. В частности, нередки случаи привлечения к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения лица, находившегося на водительском месте в припаркованном автомобиле, пусть даже и с включенным двигателем. Между тем вряд ли можно отрицать, что транспортное средство приобретает роль источника повышенной опасности только тогда, когда находится в движении. Стоящий на месте автомобиль опасен для окружающих не больше, чем любая другая груда железа. Отсюда

явствует, что управление транспортным средством начинается с действий, направленных на приведение его в движение.

Однако к таким действиям нельзя относить само по себе включение зажигания и запуск двигателя. Конечно, чаще всего эта процедура производится с целью последующего движения. Но ведь не всегда. Запущенный двигатель автомобиля может использоваться как источник энергии (для освещения местности с помощью фар, подкачки давления в шинах посредством электрического компрессора да и просто для обогрева салона). В этих случаях управление транспортным средством не производится и никакого водительского правонарушения не допускается.

Началом управления транспортным средством следует считать совокупность следующих действий: занятие лицом водительского места (за рулем); включение зажигания и запуск двигателя; включение передачи; отпуск педали тормоза. При отсутствии хотя бы одного из них управление еще нельзя считать начавшимся (имеет место только подготовка к нему), либо оно вообще отсутствует по смыслу действующих правил. Характерный пример. Владелец автомобиля с механической коробкой передач оставил его на стоянке с включенной передачей, а затем по забывчивости завел дистанционно с помощью так называемого «автозапуска» и тем самым привел в движение, что повлекло ДТП. Указанные действия не могут быть расценены как управление транс-

портным средством, а должны квалифицироваться как нарушение правил стоянки.

В целом управление транспортным средством можно определить как *деятельность (систему действий) лица, находящегося за рулем, по приведению транспортного средства в движение, обеспечению контроля за движением и маневрированию вплоть до постановки на стоянку*. Запомним это определение, которое понадобится для правильной квалификации административных правонарушений в области дорожного движения, отнесенных к компетенции мировых судей.

Юридический признак деяния состоит в его *противоправности*, то есть в нарушении (несоблюдении, неисполнении) норм, правил, требований, установленных законом или подзаконным нормативным правовым актом. Причем диспозиции подавляющего большинства статей главы 12 КоАП РФ носят так называемый *бланкетный* характер, отсылая к нормам других правовых документов, регулирующих общественные отношения в сфере дорожного движения. В роли таких документов выступают ПДД, ОПДЭ, а также различные ГОСТы (технические регламенты), формулирующие требования к эксплуатации транспортных средств и дорожной инфраструктуре.

Противоправным деянием в сфере дорожного движения можно считать одно из следующих действий (бездействий):

а) *нарушение безусловного запрета*, то есть совершение

действий, прямо запрещенных ПДД или ОПДЭ при любых обстоятельствах (например, управление транспортным средством в состоянии опьянения, с заведомо неисправной тормозной системой, с видоизмененными или подложными государственными регистрационными знаками и др.);

б) *нарушение условного запрета*, то есть совершение действий (например, обгон, стоянка, остановка, оставление места ДТП и т. п.), запрещенных ПДД или ОПДЭ при определенных обстоятельствах, когда эти обстоятельства наличествуют;

в) *нарушение предписания*, то есть неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, установленных ПДД или ОПДЭ (например, обязанности иметь при себе водительское удостоверение и другие необходимые документы, уступить дорогу, совершить определенные действия при ДТП и др.);

г) *несоблюдение правоограничения*, то есть совершение действия, явно выходящего за пределы предоставленного права, которые определены ПДД или ОПДЭ (классический пример: превышение установленной скорости движения);

д) *злоупотребление правом*, то есть использование предоставленного права с нарушением условий и порядка, предусмотренных ПДД или ОПДЭ (например, отступление от требований ПДД водителями автомобилей со специальными сигналами не при выполнении служебного задания или без обеспечения безопасности движения).

В то же время следует подчеркнуть, что административным правонарушением в области дорожного движения является не просто одно из перечисленных нарушений, но только то, которое нашло отражение (закрепление) в статьях главы 12 КоАП РФ. Иногда водителей, особенно попавших в ДТП, пытаются привлечь к административной ответственности на основании общих положений ПДД. Например, пункта 1.5 ПДД, согласно которому «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда». Или пункта 10.1 ПДД, который гласит: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности, видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения Правил». Подчеркну, что невыполнение указанных общих требований образует состав административного правонарушения только в случае, когда оно причинило легкий или средней тяжести вред здоровью потерпевшего (статья 12.24 КоАП РФ).

Для квалификации целого ряда административных правонарушений в области дорожного движения важное значение имеют *место, время и обстановка* их совершения. Опре-

деленный маневр (например, выезд на встречную полосу, разворот, остановка, движение задним ходом) приобретает противоправный характер только в определенных местах (на конкретных участках дороги). Время учитывается как обязательный признак отдельных составов правонарушений в достаточно широком диапазоне (дневное, ночное) и более конкретно (пересечение регулируемого перекрестка в период действия запрещающего сигнала светофора). К обстановке относятся факторы (условия), действовавшие во время совершения противоправного деяния и в месте его совершения. Среди них учитываются: действия других участников дорожного движения (водителей, пешеходов, велосипедистов), погодные условия и характер видимости, ведение дорожных работ и т. п. В случаях когда место, время и обстановка не влияют на квалификацию правонарушения, они все равно подлежат установлению и оценке для процесса доказывания и возможного учета при назначении административного наказания.

К элементам объективной стороны правонарушения принято относить конкретный *способ*, а также *орудия и средства* его совершения. В составах правонарушений в области дорожного движения способ, как правило, сливается с противоправным деянием и самостоятельного юридического значения не имеет. Наиболее распространенным средством, а иногда и орудием выступает транспортное средство, управление или иное использование которого образу-

ет центральный элемент объективной стороны подавляющего большинства составов, предусмотренных главой 12 КоАП РФ. В некоторых статьях данной главы фигурируют иные средства совершения правонарушения (часть 3 статьи 12.2, части 1 и 2 статьи 12.4 КоАП РФ).

Субъективная сторона административного правонарушения характеризует процесс, протекающий в психике лица, совершающего противоправное деяние. Она представлена *виной* как обязательным элементом каждого состава, а также *мотивом* и *целью*. Вопрос о вине и ее формах настолько важен, что вынесен на отдельное рассмотрение в следующем параграфе. Значение же мотивов и целей на практике часто недооценивается, поскольку они не предусмотрены в качестве самостоятельных признаков составов административных правонарушений в области дорожного движения.

Однако в целом ряде случаев внутреннее побуждение лица и желательный для него результат действия (бездействия) служат показателями наличия либо отсутствия вины, критериями определения ее формы (умысла или неосторожности), а также оценки иных обстоятельств, имеющих юридическое значение (например, состояния крайней необходимости). Кроме того, мотив и цель в существенной мере влияют на характер правонарушения и подлежат учету при назначении административного наказания.

Признаки субъекта административного правонарушения в первую очередь характеризуют гражданско-право-

вой статус лица, его совершившего. Административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения, как правило, несут физические лица. Юридические лица могут привлекаться к ответственности по статьям главы 12 КоАП РФ как собственники транспортных средств, водители которых были уличены в совершении противоправных деяний посредством фотовидеофиксации. Во всяком случае, представители юридических лиц не могут предстать перед мировым судьей за совершение данных правонарушений, а посему нас они далее не интересуют.

Физическое же лицо как субъект административного правонарушения в области дорожного движения обладает общими, родовыми и специальными признаками.

К *общим* признакам так называемой административной деликтоспособности человека относятся достижение определенного возраста и отсутствие состояния невменяемости. В соответствии со статьей 2.3 КоАП РФ административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста шестнадцати лет. Под невменяемостью понимается состояние человека, при котором он не мог осознавать фактический и противоправный характер своих действий (бездействия) или руководить ими (патологический порок воли) вследствие хронического либо временного психического расстройства, слабоумия, а также иного болезненного состояния психики.

Родовыми признаками наделены лица, выступающие в роли субъектов любых административных правонарушений в сфере дорожного движения (глава 12 КоАП РФ). Отличительной особенностью всех их является участие в дорожном движении и/или выполнение обязанностей по обеспечению его безопасности.

Наконец, *специальными* признаками обладают лица, предусмотренные одной или несколькими статьями (частями статей) главы 12 КоАП РФ в качестве субъектов конкретных составов административных правонарушений в области дорожного движения. К таким лицам относятся: водители и пассажиры транспортных средств; пешеходы, велосипедисты, возчики, другие участники дорожного движения; должностные лица, отвечающие за выпуск на линию транспортных средств, допуск к ним водителей, ремонт и содержание дорог и дорожных сооружений, а также наделенные полномочиями по применению к владельцам и водителям транспортных средств принудительных мер.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.