

УДК 342

ПРОБЛЕМЫ УСТАНОВЛЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

© 2021 г. А. С. Руднев

*Московский областной филиал Московского университета Министерства внутренних дел Российской Федерации
им. В.Я. Кикотя, п. Старотеряево*

E-mail: Rudnef78@yandex.ru

Поступила в редакцию 26.03.2021 г.

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению проблем установления административной ответственности юридических лиц, наступающей за совершение правонарушений в области дорожного движения. На основе анализа административно наказуемых деяний юридических лиц, предусмотренных в гл. 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, сформулированы и обоснованы предложения, направленные на дальнейшее совершенствование законодательства об административной ответственности юридических лиц в области дорожного движения.

Ключевые слова: административная ответственность, административное приостановление деятельности, административный штраф, обязанности юридических лиц, основные требования к юридическим лицам, субъекты административной ответственности, юридические лица.

Цитирование: Руднев А.С. Проблемы установления административной ответственности юридических лиц за правонарушения в области дорожного движения и пути их решения // Государство и право. 2021. № 8. С. 81–89.

DOI: 10.31857/S102694520016389-8

PROBLEMS OF ESTABLISHING ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY OF LEGAL ENTITIES FOR TRAFFIC OFFENSES AND WAYS TO SOLVE THEM

© 2021 A. S. Rudnev

*Moscow regional branch of Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation, village Staroteryaev*

E-mail: Rudnef78@yandex.ru

Received 26.03.2021

Abstract. The article is devoted to the consideration of the problems of establishing the administrative responsibility of legal entities that occur for committing offenses in the field of road traffic. Based on the analysis of the administratively punishable acts of legal entities provided for in Chapter 12 of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation, proposals aimed at further improving the legislation on administrative liability of legal entities in the field of road traffic are formulated and justified.

Key words: administrative responsibility, administrative suspension of activity, administrative penalty, obligations of legal entities, basic requirements for legal entities, subjects of administrative responsibility, legal entities.

For citation: Rudnev, A.S. (2021). Problems of establishing administrative responsibility of legal entities for traffic offenses and ways to solve them // Gosudarstvo i pravo=State and Law, No. 8, pp. 81–89.

Обеспечение безопасности дорожного движения было и остается одной из актуальных задач государства. Немаловажную роль в ее решении играет деятельность юридических лиц, непосредственно участвующих в организации, обеспечении и осуществлении процесса дорожного движения.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязанностей в рассматриваемой сфере деятельности юридические лица привлекаются к административной ответственности в соответствии со статьями гл. 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения» КоАП РФ.

В ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ ответственность юридических лиц наступает за выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация (за исключением случаев, предусмотренных в ч. 2 ст. 11.23 Кодекса), или переоборудованного без соответствующего разрешения.

Определение термина «выпуск на линию транспортного средства» в нормативных правовых актах не содержится. В соответствии со сложившейся практикой под этим понимается разрешение на выезд из гаража, автохозяйства и т.п., данное должностным лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств¹.

Перечень неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, содержится в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – Основные положения)².

Переоборудование транспортных средств регламентируется Правилами внесения изменения в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»³.

¹ См., напр.: Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях (постатейный) / под общ. ред. Н.Г. Салищевой. 7-е изд. М., 2011. С. 477.

² См.: постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // САПП РФ. 1993. № 47, ст. 4531.

³ См.: постановление Правительства РФ от 06.04.2019 г. № 413 «Об утверждении Правил изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза “О безопасности колесных транспортных средств”» // СЗ РФ. 2019. № 15 (ч. IV), ст. 1779.

Выдача разрешений на внесение изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств осуществляется подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России в соответствии с Административным регламентом⁴.

Согласно п. 12 Основных положений должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения.

В соответствии со ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁵ (далее – Федеральный закон о БДД) к юридическим лицам, деятельность которых связана с эксплуатацией транспортных средств, предъявляются определенные требования по обеспечению безопасности дорожного движения⁶.

В их число входит обязанность обеспечения ответственности технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допущение транспортных средств к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена (п. 1 ст. 20 Федерального закона о БДД).

Однако в ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ административная ответственность юридических лиц за неисполнение или ненадлежащее исполнение соответствующих обязанностей не установлена.

Кроме того, как было отмечено ранее, следует учесть, что в диспозиции данной нормы в качестве исключения упомянуты случаи, предусмотренные в ч. 2 ст. 11.23 КоАП РФ (имеется в виду выпуск на линию транспортного средства без тахографа,

⁴ См.: приказ МВД России от 10.09.2019 г. № 612 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по выдаче разрешения на внесение изменений в конструкцию находящегося в эксплуатации колесного транспортного средства». URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 06.11.2019 (дата обращения: 08.02.2021).

⁵ См.: СЗ РФ. 1995. № 50, ст. 4873.

⁶ См. подр.: Руднев А. С. Юридические лица, осуществляющие деятельность по эксплуатации транспортных средств и операторскую деятельность // Вестник экономической безопасности. 2020. № 2. С. 256–261.

если его установка предусмотрена, либо с нарушением установленных требований к использованию тахографа).

В отличие от ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ в ч. 2 ст. 11.23 за подобные нарушения установлена ответственность юридических лиц в виде административного штрафа в размере от 20 тыс. до 50 тыс. руб.

По нашему мнению, с учетом изложенного имеются все основания для внесения изменений в ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ путем включения в нее положений аналогичного характера.

Далее проведем сравнительно-правовой анализ ст. 12.32 и 12.32¹ КоАП РФ, которые по своему содержанию близки.

Объективная сторона состава, включенного в ст. 12.32 Кодекса, выражается в нарушении запрета должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, допускать к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), а также лиц, не имеющих права управления транспортным средством данной категории.

Составом указанного правонарушения охватываются случаи допуска к управлению транспортным средством лица, не имеющего права управления транспортными средствами вообще либо лишенного такого права⁷. Санкция данной статьи предусматривает назначение юридическим лицам административного штрафа в размере 100 тыс. руб.

Объективная сторона ст. 12.32¹ КоАП РФ выражается в нарушении запрета допускать к управлению транспортным средством водителя, не имеющего в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения, российского национального водительского удостоверения.

Положение о недопущении управления транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами, включено в п. 13 ст. 25 Федерального закона о БДД.

На юридических лиц, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств, вышеуказанная обязанность возлагается в соответствии с п. 1 ст. 20 Федерального закона о БДД.

⁷ См., напр.: Якимов А. Ю. Прекращение, приостановление и восстановление действия права на управление транспортными средствами, участвующими в дорожном движении (основания и процедуры) // Административное право и процесс. 2017. № 10. С. 40, 41.

Однако административная ответственность юридического лица, не выполнившего установленную обязанность, в ст. 12.32¹ КоАП РФ не установлена.

На наш взгляд, было бы целесообразно предусмотреть указанную ответственность, включив оба рассмотренных состава административных правонарушений в одну статью с разделением ее на две части.

Далее рассмотрим ст. 12.21² КоАП РФ, предусматривающую административную ответственность юридических лиц за нарушение правил перевозки опасных грузов.

Ныне действуют Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2200⁸ (далее – Правила перевозки грузов).

Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении осуществляется в соответствии с требованиями, установленными Соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ)⁹ (п. 3 Правил перевозки грузов).

По ч. 1 ст. 12.21² КоАП РФ ответственность наступает за перевозку опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов, специального разрешения или аварийной карточки системы информации об опасности, а равно перевозка опасных грузов на транспортном средстве, конструкция которого не соответствует требованиям правил перевозки опасных грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об опасности либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов, предусмотренных указанными правилами.

Совершение подобных деяний юридическим лицом влечет наказание, которое представляет собой административный штраф в размере от 400 тыс. до 500 тыс. руб.

Согласно ч. 2 данной статьи за иное нарушение правил перевозки опасных грузов юридическое лицо наказывается штрафом меньшего размера – от 150 тыс. до 250 тыс. руб.

⁸ См.: СЗ РФ. 2020. № 52 (ч. II), ст. 8877.

⁹ См.: Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957 г.). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 10.02.2021).

В составах административных правонарушений в области дорожного движения для юридических лиц предусмотрены только два вида наказания: штраф и конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения (в отдельных случаях).

Очевидно, что административные наказания, применяемые к юридическим лицам, связаны между собой и образуют единую систему, объединенную общей целью: защитой правопорядка и воздействием на юридических лиц, совершивших административные правонарушения¹⁰.

При этом, как было отмечено в юридической литературе, административные наказания должны быть адекватны как общественной опасности совершенных правонарушений, так и противоправной направленности совершивших их лиц¹¹.

В этой связи следует обратить внимание на то, что в соответствии с ч. 2 ст. 3.2 КоАП РФ юридическому лицу может быть назначено такое наказание, как административное приостановление деятельности.

Для оценки целесообразности применения данного наказания за отдельные правонарушения в области дорожного движения представляется разумным прибегнуть к аналогии и рассмотреть лишение права управления транспортными средствами, назначаемого физическим лицам.

В соответствии с ч. 1 ст. 3.8 КоАП РФ лишение физического лица ранее предоставленного ему специального права устанавливается за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом.

Данный вид наказания применяется в целом ряде статей гл. 12 КоАП РФ, причем нередко в качестве квалифицирующего признака используется повторность (ч. 6 и 7 ст. 12.9, ч. 3 ст. 12.10, ч. 3 ст. 12.12 и др.).

Можно согласиться с мнением Ю.Н. Калужно-го о том, что конкретизация признака повторности в отдельных частях статей, устанавливающих ответственность в области дорожного движения, наглядно показывает разнообразие административных правонарушений и значимость для государства установления в юридических нормах повышенной ответственности за совершение таковых в целях их искоренения и недопущения,

¹⁰ См.: Шилов Ю.В. Общая характеристика системы административных санкций, применяемых к юридическим лицам за совершение административных правонарушений // *Полицейское право*. 2005. № 4. С. 52–56.

¹¹ См.: Якимов А.Ю. Формирование административно-наказательной политики (концептуальная основа) // *Административное право и процесс*. 2006. № 2. С. 26–30.

имеющих наибольшую общественную опасность для общественных отношений в сфере дорожного движения¹².

Если для физических лиц при совершении грубых или повторных однородных правонарушений в области дорожного движения помимо административного штрафа предусмотрено более строгое наказание — лишение права управления транспортными средствами, логично предположить, что для юридических лиц таким наказанием может быть административное приостановление деятельности (ст. 3.12 КоАП РФ).

С учетом того факта, что перевозки опасных грузов автомобильным транспортом осуществляются, как правило, специализированными автопредприятиями, являющимися юридическими лицами, особую актуальность приобретает вопрос об усилении мер ответственности данных субъектов перевозочной деятельности.

Представляется целесообразным установить в ст. 12.21² КоАП РФ повышенную административную ответственность за нарушение правил перевозки опасных грузов, создавшее угрозу безопасности дорожного движения, и за повторное нарушение указанных правил.

Предлагается дополнить данную статью новой частью, предусмотрев за указанные деяния ответственность юридических лиц в виде административного приостановления деятельности на срок до 90 суток.

Далее обратимся к ст. 12.23 КоАП РФ, в ч. 3—6 которой устанавливается ответственность юридических лиц за нарушения различных требований, предъявляемых к перевозке детей.

По ч. 3 рассматриваемой статьи ответственность юридических лиц наступает за нарушение требований к перевозке детей, установленных в Правилах дорожного движения РФ (далее — ПДД)¹³.

В частях 4, 5 и 6 ст. 12.23 КоАП РФ установлена ответственность юридических лиц за различные нарушения связанные с организованной перевозкой группы детей автобусами.

С 1 января 2021 г. вступили в силу Правила организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденные постановлением Правительства РФ от 23 сентября 2020 г. № 1527¹⁴ (далее — Правила).

¹² См.: Калужный Ю.Н. Повторность, как квалифицирующий признак административных деликтов в области дорожного движения // *Полицейская и следственная деятельность*. 2019. № 2. С. 55–62.

¹³ См.: постановление Совета Министров — Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // *САПП РФ*. 1993. № 47, ст. 4531.

¹⁴ См.: *СЗ РФ*. 2020. № 40, ст. 6259.

Юридические лица наказываются по ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ за организованную перевозку группы детей автобусами, не соответствующими требованиям Правил, либо водителем, не соответствующим требованиям Правил, либо без договора фрахтования или иных документов, предусмотренных Правилами.

За нарушение требований к организованной перевозке группы детей в ночное время (с 22 часов до 6 часов), установленных Правилами, юридические лица привлекаются к ответственности по ч. 5 рассматриваемой статьи. По ч. 6 ст. 12.23 КоАП РФ квалифицируются иные нарушения требований к перевозке детей, установленных Правилами.

Санкции ст. 12.23 КоАП РФ предусматривают назначение юридическим лицам наказания в виде административного штрафа (ч. 3, 4 и 6 – 100 тыс. руб., ч. 5 – 200 тыс. руб.).

Как показывает практика, деятельность по перевозке организованных групп детей автобусами в основном осуществляется автопредприятиями, являющимися юридическими лицами.

Обратим внимание на то, что в соответствии со ст. 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»¹⁵ рассматриваемая деятельность подлежит лицензированию.

В настоящее время действует Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами (далее – Положение о лицензировании), утвержденное постановлением Правительства РФ от 7 октября 2020 г. № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами»¹⁶.

Ответственность юридических лиц за осуществление предпринимательской деятельности с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией), предусмотрена в ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ.

К грубым нарушениям лицензионных требований относятся нарушения, повлекшие возникновение угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан, вреда окружающей среде, угрозы чрезвычайных ситуаций техногенного характера, не говоря уже о нарушениях, повлекших человеческие жертвы или причинение средней тяжести либо тяжкого вреда здоровью граждан, вреда окружающей среде и возникновение чрезвычайных ситуаций техногенного характера (п. 11 ст. 19 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности»).

¹⁵ См.: СЗ РФ. 2011. № 19, ст. 2716.

¹⁶ См.: СЗ РФ. 2020. № 42 (ч. II), ст. 6582.

Санкция ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ предусматривает назначение наказания юридическим лицам в виде штрафа в размере от 100 тыс. до 200 тыс. руб. или административного приостановления деятельности на срок до 90 суток.

Анализируя нормы, содержащиеся в ч. 4 ст. 12.23 и в ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ, можно сформулировать вывод о том, что их диспозиции частично совпадают.

Так, например, в диспозиции ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ упоминается о водителе, не соответствующем требованиям Правил, а в диспозиции ч. 4 ст. 14.1 указывается грубое нарушение лицензионных требований, в число которых согласно п. 39 Положения о лицензировании включено требование о допуске к управлению автобусами водителей, соответствующих требованиям Правил.

На наш взгляд, в данном случае имеется коллизия норм, которая создает неопределенность при принятии решения о квалификации совершенного правонарушения.

В этой связи нужно отметить, что норма, включенная в ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ, является специальной по отношению к положениям, содержащимся в ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ, причем она вступила в силу позже¹⁷. Полагаем, что отсюда вытекает применение именно этой нормы.

В целях предупреждения правонарушений, создающих угрозу жизни и здоровью людей, считаем целесообразным внести изменения в ст. 12.23 КоАП РФ, предусмотрев ответственность юридических лиц в виде штрафа в размере от 300 тыс. до 400 тыс. руб. или административного приостановления деятельности на срок до 90 суток за грубые нарушения требований Правил организованной перевозки группы детей автобусами.

Имеется в виду дополнение ст. 12.23 КоАП РФ частью с включением в диспозицию положений об организованной перевозке группы детей автобусами, не соответствующими требованиям ранее упомянутых Правил, либо водителем, не соответствующим требованиям Правил (с одновременным исключением данных положений из ч. 4), или совершении иных нарушений Правил, создавших угрозу безопасности дорожного движения.

Правоприменительная практика свидетельствует о том, что перевозчики нередко допускают повторные нарушения установленных Правил, что негативно сказывается на обеспечении безопасности перевозок.

¹⁷ См.: Федеральный закон от 01.05.2016 г. № 138-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // СЗ РФ. 2016. № 18, ст. 2514.

Поэтому полагаем возможным одновременно проработать ситуацию об установлении повышенной ответственности юридических лиц за повторное совершение некоторых нарушений требований к перевозке детей, предусмотренных в ст. 12.23 КоАП РФ.

Далее рассмотрим составы административных правонарушений, содержащиеся в ст. 12.33 КоАП РФ, которые относятся к т.н. «материальным составам», поскольку их объективная сторона включает материальные последствия.

Во-первых, юридические лица привлекаются к административной ответственности за повреждение дорог и определенных элементов дорожной инфраструктуры.

При этом только наличие факта причинения повреждения не образует состава административного правонарушения, поскольку обязательным условием является создание угрозы безопасности дорожного движения.

Обратим внимание на то, что термин «угроза безопасности дорожного движения» не имеет легального толкования. На наш взгляд, с учетом того, что транспортные средства относятся к источникам повышенной опасности, имеются в виду угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей, существенных повреждений транспортным средствам, сооружениям, грузам, а также вреда окружающей среде.

В юридической литературе высказывается мнение о том, что следует изменить редакцию диспозиции ст. 12.33 КоАП РФ, исключив упоминание о квалифицирующем признаке в виде угрозы безопасности дорожного движения.

Такое предложение аргументируется следующим образом: случаи разрушений проезжей части, обочин, различных элементов дорожной инфраструктуры встречаются довольно часто, поэтому лица, совершающие данные деяния должны нести юридическую ответственность, достаточную для компенсации ущерба, причиненного ими¹⁸.

Признавая определенную логику такого рассуждения, считаем необходимым выступить в роли оппонентов и обратить внимание на следующие важные моменты.

Во-первых, не всякое повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо технических средств организации дорожного движения может фактически повлиять на безопасность дорожного движения.

¹⁸ См.: Кретов В.В., Севрюгин В.Е. О необходимости установления административной ответственности за правонарушения в области дорожного хозяйства Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2015. № 4. С. 386.

В качестве примеров приведем случаи незначительных повреждений дорожных ограждений в результате контактов с транспортными средствами либо повреждений дорожного покрытия, допускаемых установленными нормативными требованиями¹⁹.

Во-вторых, в соответствии с ч. 1 ст. 3.1 КоАП РФ административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения и применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами.

Предлагаемые изменения не будут отвечать целям и задачам законодательства об административных правонарушениях²⁰, т.к., по сути, имеется в виду замена гражданско-правовой ответственности (в части возмещения ущерба).

В-третьих, в соответствии с п. 5 ст. 26.1 КоАП РФ по делу об административном правонарушении выяснению подлежат характер и размер ущерба, причиненного административным правонарушением. При оценке доказательств, должностное лицо, осуществляющее производство по делу может и должно учитывать обстоятельства дела, характер и размер причиненного ущерба при вынесении постановления о назначении административного наказания.

Кроме того, необходимо учитывать позицию Конституционного Суда РФ, который неоднократно указывал, что меры административной ответственности и правила их применения, устанавливаемые законодательством об административных правонарушениях, должны не только отвечать характеру правонарушения, его опасности для защищаемых ценностей, но и обеспечивать учет причин и условий его совершения, личности правонарушителя и степени вины, гарантируя адекватность порождаемых последствий для лица, привлекаемого к административной ответственности, тому вреду, который причинен в результате правонарушения, не допуская избыточного государственного принуждения и сохраняя баланс основных прав индивида (юридического лица) и общего интереса,

¹⁹ См.: Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 50597–2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26.09.2017 г. № 1245-ст). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 10.02.2021).

²⁰ См., напр.: Зырянов С.М. Цели административной ответственности // Актуальные проблемы и перспективы административного и административно-процессуального права: сб. ст. М., 2020. С. 91–95.

состоящего в защите личности, общества и государства от административных правонарушений (например, Постановления Конституционного Суда РФ от 25.02.2014 г. № 4-П²¹, от 17.02.2016 г. № 5-П²², от 18.01.2019 г. № 5-П²³).

Дополнительным аргументом в пользу сохранения квалифицирующего признака в виде угрозы безопасности дорожного движения является тот факт, что несколько лет назад в п. 2.7 ПДД РФ был включен термин «опасное вождение»²⁴.

Оно выражается в последовательном совершении водителем ряда нарушений ПДД (несоблюдение бокового интервала или безопасной дистанции, резкое торможение, препятствование обгону и др.), если указанные действия создали угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба в результате дорожно-транспортного происшествия²⁵.

Что касается второго состава, содержащегося в рассматриваемой статье, то его объективная сторона заключается в умышленном создании помех в дорожном движении, в т.ч. путем загрязнения дорожного покрытия.

Необходимо отметить упоминание «умышленно-го создания помех». С учетом того, что умышленная форма вины установлена только для физических лиц (ч. 1 ст. 2.2 КоАП РФ), подобная редакция представляется неудачной.

Представляется логичным акцентировать внимание на общественной опасности совершаемых деяний и их последствий, указав на то, что создание помех повлекло возникновение угрозы безопасности дорожного движения.

Санкция в рассматриваемой статье применительно к юридическим лицам представляет собой штраф в размере 300 тыс. руб. Целесообразно внести изменения в эту санкцию статьи, установив следующий размер штрафа: от 100 тыс. до 300 тыс. руб.

Это позволит субъектам административной юрисдикции, рассматривающим дела данной категории, осуществлять индивидуализацию административной ответственности юридических лиц и тем самым

обеспечивать соразмерность назначаемого административного наказания общественной опасности деяния.

Кроме того, в целях предотвращения повторных совершений указанных правонарушений полагаем целесообразным установить повышенную ответственность за это, введя новую часть статьи, и предусмотреть санкцию в виде штрафа в размере от 400 тыс. до 500 тыс. руб. либо административного приостановления деятельности на срок до 90 суток.

Теперь обратимся к ст. 12.34 КоАП РФ. В ч. 1 этой статьи установлена ответственность юридических лиц за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, по осуществлению временного ограничения или прекращения движения транспортных средств на отдельных участках дорог в случаях, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения.

Следует указать на наличие пробельности нормы, в которой перечисляются виды дорожной деятельности. Согласно ст. 3 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»²⁶ она представляет собой деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

На этом основании следует уточнить диспозицию ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ, упомянув о несоблюдении требований по обеспечению безопасности дорожного движения при капитальном ремонте автомобильных дорог.

В ч. 2 рассматриваемой статьи установлена ответственность юридических лиц за действия, указанные в диспозиции ч. 1 и повлекшие причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

Согласно примечанию к указанной статье причинение легкого вреда здоровью означает кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности, а под причинением средней тяжести вреда здоровью понимается неопасное для жизни длительное расстройство здоровья или значительная стойкая утрата общей трудоспособности менее чем на одну треть.

Санкция, содержащаяся в ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ, применительно к юридическим лицам представляет собой штраф в размере от 200 тыс.

²¹ См.: СЗ РФ. 2014. № 10, ст. 1087.

²² См.: СЗ РФ. 2016. № 9, ст. 1308.

²³ См.: СЗ РФ. 2019. № 4, ст. 360.

²⁴ См.: постановление Правительства РФ от 30.05.2016 г. № 477 «О внесении изменения в правила дорожного движения Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 23, ст. 3325.

²⁵ См., напр.: *Майоров В. И., Бекетов О. И.* О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях // Вестник Омской юрид. академии. 2017. Т. 14. № 1. С. 77–81.

²⁶ См.: СЗ РФ. 2007. № 46, ст. 5553.

до 300 тыс. руб., а по ч. 2 – штраф в размере от 400 тыс. до 500 тыс. руб.

По аналогии с ранее сформулированными предложениями полагаем целесообразным усилить административную ответственность, установленную в ч. 2 рассматриваемой статьи, предусмотрев альтернативу в виде административного приостановления деятельности на срок до 90 суток.

В ст. 12.31¹ КоАП РФ установлена ответственность юридических лиц за нарушения требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Данная деятельность регулируется как на законодательном уровне – Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта»²⁷, так и подзаконными нормативными правовыми актами.

Ныне действуют Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные постановлением Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586²⁸ (далее – Правила перевозок пассажиров и багажа).

Акцентируем внимание на отдельных частях ст. 12.31¹ КоАП РФ. Так, согласно ч. 3 этой статьи юридические лица привлекаются к ответственности за осуществление упомянутых перевозок с нарушением требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств.

Эта обязанность возложена на юридических лиц в соответствии с п. 2 ст. 20 Федерального закона о БДД, согласно которому они обязаны организовывать и проводить предрейсовый или предсменный контроль технического состояния транспортных средств в порядке, установленном Минтрансом России.

В ч. 4–6 рассматриваемой статьи ответственность юридических лиц предусмотрена за различные нарушения Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые также утверждаются Минтрансом России (п. 2 ст. 20 Федерального закона о БДД).

К ним относятся следующие правонарушения: нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов в особых условиях (ч. 4); нарушение требования о запрете допускать

водителей к работе, связанной с управлением транспортными средствами, без прохождения ими соответствующих инструктажей (ч. 5); нарушение указанных Правил, за исключением случаев, предусмотренных в ч. 1–5 ст. 12.31¹, ст. 11.15¹, 11.23 и 12.21¹ КоАП РФ (ч. 6).

Необходимо отметить, что в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» с 1 января 2021 г. утратили силу Порядок организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств, утвержденный Приказом Минтранса России от 8 августа 2018 г. № 296, и Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные Приказом Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7²⁹.

При этом новые редакции указанных нормативных актов Минтрансом России не утверждены. Поэтому возникает вопрос о правомерности применения приведенных выше норм, содержащихся в ч. 3–6 ст. 12.31¹ КоАП РФ, который требует скорейшего разрешения.

Таким образом, проведенный анализ свидетельствует о том, что административная ответственность юридических лиц, являясь важным правовым средством охраны общественных отношений в области дорожного движения, имеет ряд недостатков.

По нашему мнению, предлагаемые изменения в КоАП РФ в части, касающейся административной ответственности юридических лиц за правонарушения в области дорожного движения, позволят оказать позитивное влияние на эффективность их деятельности в соответствующей сфере и будут способствовать снижению количества и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Зырянов С. М.* Цели административной ответственности // Актуальные проблемы и перспективы административного и административно-процессуального права: сб. ст. М., 2020. С. 91–95.

²⁹ См.: постановление Правительства РФ от 26.12.2020 г. № 1742 «О признании утратившими силу актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации, об отмене некоторых актов и отдельных положений актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении федерального государственного транспортного надзора, федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, а также обязательные требования в области технического осмотра транспортных средств» // СЗ РФ. 2020. № 44, ст. 6999.

²⁷ См.: СЗ РФ. 2007. № 46, ст. 5555.

²⁸ См.: СЗ РФ. 2020. № 41, ст. 6428.

2. *Калюжный Ю. Н.* Повторность, как квалифицирующий признак административных деликтов в области дорожного движения // *Полицейская и следственная деятельность*. 2019. № 2. С. 55–62.
3. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях (постатейный) / под общ. ред. Н. Г. Салищевой. 7-е изд. М., 2011. С. 477.
4. *Кретов В. В., Севрюгин В. Е.* О необходимости установления административной ответственности за правонарушения в области дорожного хозяйства Российской Федерации // *Административное и муниципальное право*. 2015. № 4. С. 386.
5. *Майоров В. И., Бекетов О. И.* О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях // *Вестник Омской юрид. академии*. 2017. Т. 14. № 1. С. 77–81.
6. *Руднев А. С.* Юридические лица, осуществляющие деятельность по эксплуатации транспортных средств и образовательную деятельность // *Вестник экономической безопасности*. 2020. № 2. С. 256–261.
7. *Шилов Ю. В.* Общая характеристика системы административных санкций, применяемых к юридическим лицам за совершение административных правонарушений // *Полицейское право*. 2005. № 4. С. 52–56.
8. *Якимов А. Ю.* Прекращение, приостановление и восстановление действия права на управление транспортными средствами, участвующими в дорожном движении (основания и процедуры) // *Административное право и процесс*. 2017. № 10. С. 40, 41.
9. *Якимов А. Ю.* Формирование административно-наказательной политики (концептуальная основа) // *Административное право и процесс*. 2006. № 2. С. 26–30.

REFERENCES

1. *Zyryanov S. M.* Goals of administrative responsibility // *Actual problems and prospects of Administrative and administrative-procedural Law: collection of art. M.*, 2020. P. 91–95 (in Russ.).
2. *Kalyuzhny Yu. N.* Repetition as a qualifying sign of administrative offenses in the field of traffic // *Police and investigative activities*. 2019. No. 2. P. 55–62 (in Russ.).
3. *Commentary to the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses (article-by-article) / under the general ed. of N.G. Salishcheva*. 7th ed. M., 2011. P. 477 (in Russ.).
4. *Kretov V.V., Sevryugin V.E.* On the need to establish administrative responsibility for offenses in the field of road management of the Russian Federation // *Administrative and Municipal Law*. 2015. No. 4. P. 386 (in Russ.).
5. *Mayorov V.I., Beketov O.I.* On the regulatory and legal definition of the concept of dangerous driving in the context of legislation on administrative offenses // *Herald of the Omsk legal academy*. 2017. Vol. 14. No. 1. P. 77–81 (in Russ.).
6. *Rudnev A.S.* Legal entities engaged in the operation of vehicles and educational activities // *Herald of Economic Security*. 2020. No. 2. P. 256–261 (in Russ.).
7. *Shilov Yu. V.* General characteristics of the system of administrative sanctions applied to legal entities for committing administrative offenses // *Police Law*. 2005. No. 4. P. 52–56 (in Russ.).
8. *Yakimov A. Yu.* Termination, suspension and restoration of validity of the right to drive vehicles involved in road traffic (the grounds and procedures) // *Administrative Law and process*. 2017. No. 10. P. 40, 41 (in Russ.).
9. *Yakimov A. Yu.* The formation of an administrative penalty policy (the conceptual framework) // *Administrative Law and process*. 2006. No. 2. P. 26–30 (in Russ.).

Сведения об авторе

РУДНЕВ Александр Сергеевич – заместитель начальника факультета переподготовки и повышения квалификации сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, Московский областной филиал Московского университета Министерства внутренних дел Российской Федерации им. В.Я. Кикотя; 143100 Московская область, Рузский городской округ, п. Старотеряево

Authors' information

RUDNEV Alexander S. – Moscow regional branch of Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation; 143100 village Staroteryaev, Ruzsky city district, Moscow region, Russia