

УДК 351.811

DOI: 10.19073/2306-1340-2018-15-3-351-355

## К ВОПРОСУ О НЕОБХОДИМОСТИ УЧЕТА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ ПРИ УСТАНОВЛЕНИИ РАЗМЕРА АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

СМОЛЯКОВ Андрей Иванович\*

✉ sai.611@yandex.ru

Ул. Игнатова, 2, Орёл, 302027, Россия

**Аннотация.** В статье анализируются причины совершения отдельных административных правонарушений в области дорожного движения. Делается вывод, что совершение правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.37 КоАП РФ «Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ «Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения» и рядом других норм, вызвано в первую очередь экономическими факторами, в том числе явной несоразмерностью между размером административного наказания и экономической выгодой, получаемой правонарушителем в случае невыполнения установленных правил. В этой связи автором предлагается при установлении размера наказания за совершение административных правонарушений в области безопасности дорожного движения учитывать не только общественную опасность совершенного противоправного действия, но и экономическую составляющую, влияющую на выбор участника дорожного движения между правомерным и противоправным вариантами поведения.

**Ключевые слова:** профилактика нарушений правил дорожного движения, административное наказание, административный штраф.

## On the Need to Take into Account Economic Factors when Determining the Amount of Administrative Penalties for Committing Offenses in the Field of Traffic

Smolyakov Andrei I.\*\*

✉ sai.611@yandex.ru

2 Ignatova st., Orel, 302027, Russia

**Abstract.** The article analyzes the reasons for the Commission of certain administrative offenses in the field of traffic. It is concluded that the Commission of offenses for which the responsibility is provided for in article 12.37 of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation “Non-compliance with the requirements of compulsory insurance of civil liability of vehicle owners”, part 3 of article 12.23 of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation “Violation of the requirements for the transportation of children established By the rules of the road” and a number of others, is caused primarily by economic factors, including the apparent disproportion between the amount of administrative punishment and economic benefit received by the offender in case of non-compliance with the established rules. In this regard, the author proposes to take into account not only the social danger of the committed illegal action, but also the economic component that affects the choice of the road user between the lawful and illegal variant of behavior when establishing the amount of punishment for administrative offenses in the field of road safety.

**Keywords:** prevention of traffic violations, administrative punishment, administrative fine.

\* Старший преподаватель кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД России им. В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук.

\*\* Senior Lecturer of the Department of Special Training at Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Internal Affairs of Russia, Candidate of Legal Sciences.

Отказ от построения социализма и переход к рыночной экономике, произошедшие в Российской Федерации в начале 90-х гг. прошлого века, привели к тому, что новое поколение наших граждан научилось просчитывать экономическую выгоду практически от любых своих действий. Плохо это или хорошо, судить не нам, но факт остается фактом: современные люди умеют считать деньги и, принимая решение о совершении тех или иных действий (в том числе при выборе между правомерным и противоправным вариантами поведения), зачастую в первую очередь руководствуются принципом экономической целесообразности. В этой связи осуществление государственного регулирования в различных областях общественной жизни без учета экономической составляющей не будет давать ожидаемого эффекта. Не является исключением и такое направление государственной деятельности, как обеспечение безопасности дорожного движения.

Говоря об учете экономической составляющей при обеспечении безопасности дорожного движения, чаще всего вспоминают о системе коэффициентов Бонус-Малус, реализуемой при расчете размера стоимости страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства (далее – ОСАГО). В частности, А. Ю. Якимов еще в 2008 г. предлагал при расчете данного коэффициента учитывать количество совершенных лицом, допущенным к управлению транспортным средством, административных правонарушений в области безопасности дорожного движения и их тяжесть [2]. Помимо этого, периодически экономическую составляющую пытаются учитывать и при установлении размера наказания за совершение административных правонарушений в области безопасности дорожного движения.

Так, в настоящее время наиболее часто применяемой мерой наказания в рассматриваемой сфере является административный штраф, так как абсолютно все статьи гл. 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) содержат в санкциях указанный вид административного наказания. Как отмечает М. П. Авдеенкова, «тем самым административная ответственность приобретает ярко выраженную направленность на причинение имущественного вреда правонарушителю, а также позволяет частично компенсировать

вред, причиняемый государству административными правонарушениями. Это делает административную ответственность более адаптированной к условиям рыночной экономики» [1, с. 75]. Более того, именно адаптацией к условиям рыночной экономики, а именно к уровню доходов населения, было среди прочего объяснено внесение изменений в КоАП РФ, в результате которых размер санкции за совершение ряда административных правонарушений в области дорожного движения стал зависеть от места совершения правонарушения. В данном случае речь идет о ст.ст. 12.16, 12.17, 12.19 и 12.28 КоАП РФ, в которых в случае совершения данных правонарушений в городах федерального значения Москве или Санкт-Петербурге размер административного штрафа возрастает от полутора до десяти раз.

Также экономической целесообразностью было продиктовано введение возможности оплаты половины суммы наложенного административного штрафа в случае уплаты его не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления (ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ). И здесь речь идет не только о повышении взыскиваемости наложенных штрафов, но и об экономии, полученной государством в результате снижения нагрузки на органы внутренних дел, суды и службу судебных приставов, связанной с процедурой обжалования постановления по делу об административном правонарушении и последующим принудительным исполнением административного наказания в виде штрафа.

В то же время законодателем при установлении размера санкций за совершение ряда административных правонарушений, на наш взгляд, не была принята во внимание экономическая целесообразность, которой зачастую и руководствуются правонарушители при выборе варианта своего поведения. Приведем несколько примеров.

Так, статья 12.37 КоАП РФ «Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» предусматривает санкции в виде административного штрафа в размере 500 рублей за управление транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом ОСАГО, а равно управление транспортным средством водителем, не указанным в данном страховом полисе, и административного штрафа в размере 800 рублей за неисполнение владельцем транспортного средства установлен-

ной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует. При этом на данную статью распространяются положения ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ в части возможности уплаты административного штрафа в размере половины суммы наложенного штрафа в случае его оплаты не позднее двадцати дней с момента вынесения постановления по делу об административном правонарушении.

В то же время в соответствии с указанием Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3384-У «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>1</sup> базовой ставкой страхового тарифа для автомобилей категории «В», принадлежащих физическим лицам, является сумма от 3 432 до 4 118 рублей. В реальности же с учетом территориальных и иных коэффициентов стоимость полиса ОСАГО на среднестатистический легковой автомобиль редко бывает менее 5 000 рублей, а для лиц, впервые заключающих указанный договор, и вовсе может достигать 17 500 рублей. Что уж говорить о тех, кто в истекшем году стал виновником дорожно-транспортного происшествия. Для них стоимость полиса ОСАГО может быть увеличена до 35 тысяч рублей. И это всё без учета дополнительных трат на прохождение технического осмотра транспортного средства, без наличия которого приобрести полис ОСАГО в большинстве случаев невозможно.

Понятно, что в указанных случаях многие водители предпочитают не приобретать полис ОСАГО, особенно в случаях покупки автомобиля на короткий временной промежуток, либо не вписывать в полис водителей в возрасте до 22 лет и со стажем вождения менее трех лет. Ведь покупка автомобиля даже на один месяц потребует приобретения полиса ОСАГО не ме-

нее чем за 50 % от его полной стоимости, а внесение в перечень лиц, имеющих право управлять автомобилем, водителя, чей стаж вождения менее 3 лет, увеличит стоимость данного полиса для среднестатистического автомобиля, к примеру, в Орле с 5 000 до почти 9 000 рублей, а в Москве – с 9 500 до 17 500 рублей.

То есть мы видим, что приобретение полиса ОСАГО, например, на один месяц будет стоить автовладельцу от 3 000 до 15 000 рублей, а отказ в его приобретении грозит лишь административным штрафом в 800 рублей, который при оплате в течение двадцати дней с момента вынесения постановления и вовсе может быть снижен до 400 рублей. В свою очередь, внесение в полис ОСАГО водителя, чей стаж вождения составляет менее 3 лет, для лиц, например, проживающих в Москве, увеличит его стоимость примерно на 8 000 рублей, а невнесение будет грозить лишь административным штрафом в 500 рублей, который также при желании может быть снижен до 250 рублей. Соответственно, гражданин, выбирая между правомерным и противоправным поведением, приняв в расчет вероятность выявления данного административного правонарушения (которое может быть выявлено только сотрудником ГИБДД, число которых на дорогах постоянно снижается) и исходя из принципа экономической целесообразности, зачастую выбирает путь нарушения закона.

Отсутствие учета экономической составляющей при установлении размера санкции ст. 12.37 КоАП РФ также проявляется в том, что изначально в 2003 г. размер базовой ставки страховых тарифов ОСАГО, например, для легкового автомобиля, принадлежащего физическому лицу, был установлен в размере 1 980 рублей<sup>2</sup>. Затем он дважды повышался и в настоящий момент находится в диапазоне от 3 432 до 4 118 рублей<sup>3</sup>, то есть увеличился примерно в два раза. Соответственно, в среднем в два раза увеличилась и стоимость полиса ОСАГО. В то же время размер максимального административного штрафа за неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом

<sup>1</sup> Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> *Об утверждении* страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии : постановление Правительства Рос. Федерации от 7 мая 2003 г. № 264 // Рос. газ. 2003. 13 мая.

<sup>3</sup> *О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств* : указание Банка России от 19 сент. 2014 г. № 3384-У. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление транспортным средством, если такое обязательное страхование заведомо отсутствует, на протяжении уже 16 лет остается неизменным и составляет 800 рублей. Более того, как мы уже отмечали, у правонарушителей появилась возможность уменьшить его размер в два раза. Таким образом, в то время как стоимость полиса ОСАГО как объекта административного правонарушения выросла в два раза, административный штраф за невыполнение обязанности по страхованию, наоборот, фактически снизился в два раза, что ведет к росту числа рассматриваемых административных правонарушений.

Вопросы к размеру санкций за несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств возникают еще и в связи с тем, что в КоАП РФ присутствует ч. 2 ст. 12.3 «Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе... страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, за исключением случая, предусмотренного частью 2 статьи 12.37 настоящего Кодекса...». Санкция за совершение указанного административного правонарушения предусматривает предупреждение или административный штраф в размере 500 рублей. Из этого следует, что водитель, который добросовестно выполнил обязанность по обязательному страхованию своей гражданской ответственности, но по каким-то причинам не взял с собой в дорогу страховой полис, и водитель, который управляет транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом, либо управляет транспортным средством не будучи указанным в данном страховом полисе, будут нести одинаковую ответственность. Но согласиться с тем, что отсутствие при себе страхового полиса ОСАГО и отсутствие данного полиса как такового вообще являются равными по степени общественной опасности правонарушения, сложно.

Экономической целесообразностью руководствуются зачастую и при совершении административного правонарушения, ответственность за совершение которого предусмотрена ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ «Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения». Здесь штраф более серьезный – 3 000 рублей (сумму которого,

впрочем, на основании ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ можно снизить до 1 500 рублей), но и стоимость детских удерживающих систем (устройств) только начинается от 2–3 тысяч рублей, а максимальная цена на них может достигать 50 тысяч рублей. Поэтому если водителю необходимо перевозить детей не на постоянной основе, а периодически (например, попросили родственники), то, опять же, приняв в расчет вероятность выявления данного административного правонарушения (которое также может быть выявлено только непосредственно сотрудником ГИБДД) и исходя из принципа экономической целесообразности, достаточно большое число водителей предпочтет нарушить Правила дорожного движения.

В ряде случаев экономической целесообразностью продиктованы и правонарушения, ответственность за совершение которых предусмотрена ст. 12.9 КоАП РФ «Превышение установленной скорости движения». В данном случае нарушители чаще всего руководствуются принципом «время – деньги». В настоящее время превышение установленной скорости движения на величину не более 20 километров в час не является административным правонарушением и, соответственно, не влечет административной ответственности. Превышение скорости на величину более 20, но не более 40 километров в час влечет наложение административного штрафа в размере 500 рублей, который на основании ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ можно и вовсе снизить до 250 рублей. Таким образом, движение со скоростью до 100 километров в час включительно по населенному пункту либо со скоростью до 130 километров в час за пределами населенного пункта будет грозить правонарушителю всего лишь административным штрафом в размере 250 рублей (при условии оперативности его оплаты). Для большинства граждан опоздание на работу зачастую может грозить существенно большим экономическим ущербом (например, лишением премии или снижением ее размера), чем административный штраф размером 250 рублей. И уж тем более штраф в 250 рублей не будет являться барьером для лиц, размер заработной платы которых напрямую зависит от оперативности нахождения в том или ином месте.

Подводя итог вышесказанному, необходимо отметить, что при установлении размера наказания за совершение административных право-

нарушений в области безопасности дорожного движения законодателю в настоящее время необходимо учитывать не только общественную опасность совершенного противоправного действия, но и экономическую составляющую, существенно влияющую на выбор участника дорожного движения между правомерным и противоправным вариантами поведения.

**Список литературы**

1. Авдеенкова М. П. Особенности развития административно-правовой ответственности в российском праве // Современное право. 2008. № 3. С. 69–76.
2. Якимов А. Ю. Сочетание мер административного принуждения и экономического воздействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (вопросы оптимизации) // Административное право и процесс. 2008. № 3. С. 2–5.

**References**

1. Avdeenkova M. P. Osobennosti razvitiya administrativno-pravovoi otvetstvennosti v rossiiskom prave [Features of the Development of Administrative and Legal Responsibility in the Russian Law]. *Sovremennoe pravo – Modern Law*, 2008, no. 3, pp. 69–76.
2. Yakimov A. Yu. Sochetanie mer administrativnogo prinuzhdeniya i ekonomicheskogo vozdeistviya v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya (voprosy optimizatsii) [Combination of Measures of Administrative Coercion and Economic Impact in the Field of Road Safety (Optimization Issues)]. *Administrativnoe pravo i protsess – Administrative Law and Procedure*, 2008, no. 3, pp. 2–5.