

## ОБ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОБ ОСТАНОВКЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

*Работа представлена кафедрой юридических дисциплин  
Омской академии МВД России.*

*Научный руководитель кандидат юридических наук, доцент А. И. Сахно*

Целью исследования является анализ ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ, который показал, что сильно смягченная санкция этой статьи позволяет водителям игнорировать требования сотрудников ГИБДД остановиться, предпринимая дальнейшие попытки скрыться. В результате исследования мы предлагаем усилить ответственность за данное административное правонарушение, путем внесения соответствующих изменений в КоАП РФ.

The purpose of the research is the analysis of Article 12.25 Part 2 of the Code on Administrative Violations, which has shown that a considerably soft sanction of this clause allows drivers to ignore requirements of officers of the State Inspection of Road Traffic Safety to stop and undertake further attempts to disappear. The author suggests reinforcement of responsibility for the mentioned offence by modification of the Code on Administrative Violations.

Безопасность дорожного движения один из важнейших вопросов обеспечения правопорядка и стабильного развития экономики Российской Федерации.

В нашем государстве эта проблема приобрела особую остроту в последнее время. Так, в период с 1996 по 2006 г. в дорожно-транспортных происшествиях погибло 315 тыс. человек, более 2 млн получили увечья. Социально-экономические потери от дорожно-транспортных происшествий ежегодно составляют около 2,5% валового внутреннего продукта, что в абсолютном выражении превышает 377 млрд рублей, в том числе от гибели и ранения людей - около 230 млрд рублей, что сопоставимо с вкладом в ВВП отдельных отраслей национальной экономики<sup>1</sup>.

Еще в 1999 г. на состоявшемся в Брюсселе международном симпозиуме «Стратегия полиции по снижению уровня аварийности в Европе» представители дорожной полиции из разных государств пришли к выводу, что основная задача заключается не в выявлении и наказании нарушителей,

а в удержании участников движения от нарушений, которые ведут к дорожно-транспортным происшествиям и тяжким последствиям. По их мнению, изменить поведение недисциплинированных водителей может не боязнь последствий дорожно-транспортных происшествий, а прежде всего осознание ими высокой степени риска быть остановленными полицией и привлеченными к ответственности<sup>2</sup>.

В 2007 г. были внесены изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (ряд из которых вступит в действие в 2008 г.), направленные на усиление мер ответственности за несоблюдение Правил дорожного движения. Это и повышение ответственности за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и отказ от прохождения медицинского освидетельствования и т. д.

К сожалению, поправки, внесенные в действующие нормативные правовые акты, до конца не решают накопившихся в этой сфере проблем. На удивление незамечен-

ным осталось сильно смягченное наказание для водителя, который не остановился по требованию сотрудника ГИБДД. Ранее за это, как и за управление в состоянии опьянения, лишали прав на управление автомобилем, а также могли применить административный арест до 15 суток (ст. 165 КоАП РСФСР). По новому Кодексу за такое нарушение положен лишь административный штраф в размере от 200 до 500 рублей. Получается, как отмечал еще с момента принятия КоАП РФ А. Гумилев, что нетрезвому водителю «выгоднее» убежать от ГИБДД, чем проходить «экспертизу на алкоголь»<sup>3</sup>.

Во многих европейских странах данное правонарушение входит в разряд грубых и, следовательно, наказание соответствует опасности нарушения. Так, например, в Португалии за невыполнение требований сотрудника полиции об остановке на водителя налагается штраф в размере от 750 до 1000 евро или лишение права управления автомобилем до трех лет, а за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения штраф от 120 до 1800 евро<sup>4</sup>.

Действия водителя, не выполнившего законного требования сотрудника ГИБДД остановиться, квалифицируются по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ как невыполнение водителями законного требования сотрудника милиции об остановке транспортного средства. Исходя из смысла закона, после невыполнения однократного законного требования госавтоинспектора об остановке транспортного средства могут быть применены средства принудительной остановки транспорта (например, специальные средства типа «Еж-Диана» или «Гарпун»). При этом Законом РФ «О милиции»<sup>5</sup> предусмотрена возможность использования сотрудниками ГИБДД табельного огнестрельного оружия для остановки транспортного средства путем его повреждения, когда водитель создает реальную опасность жизни и здоровью людей и не подчиняется однократным законным требованиям со-

трудника милиции остановиться (п. 1 ч. 2 ст. 15 Закона РФ «О милиции»).

Перечисленные условия могут иметь место при преследовании транспортного средства, водитель которого не реагирует на законные требования сотрудников ГИБДД остановиться, и скрываясь от преследования, грубо нарушает правила дорожного движения<sup>6</sup>.

В такой обстановке принудительно остановить транспортное средство, на наш взгляд, просто необходимо, так как реально возникает угроза жизни и здоровью людей, которые могут находиться на пути движения скрывающегося транспортного средства.

Большое значение имеет форма требования об остановке. Важно, чтобы водитель заметил требование об остановке и имел возможность убедиться, что данное требование исходит от сотрудника ГИБДД. Для остановки транспортного средства, водителя которого нарушил правила дорожного движения, используются специальные световые и звуковые сигналы, громкоговорящая установка, жесты рукой или жезлом<sup>7</sup>.

Между тем нереагирование водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, на требования сотрудников ГИБДД остановиться и, предпринимаемая дальнейшая попытка скрыться, в ряде случаев фактически вынуждает водителя нарушить Правила дорожного движения, что не только приводит к дорожно-транспортному происшествию, но зачастую просто является его единственной причиной.

Возможно, истоки такого неадекватного поведения водителей необходимо искать в конце 90-х гг. прошлого века. Так, в приказе МВД России от 1 июня 1998 г. № 329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России» и в последующем в Наставлении по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Фе-

дерации (далее - Наставление)<sup>8</sup> были определены основания для остановки транспортных средств. В соответствии с Наставлением остановка для проверки документов и осмотра груза должна осуществляться только на стационарных постах дорожно-патрульной службы, контрольных постах милиции и контрольно-пропускных пунктах, а также при проведении специальных операций. Вне постов основанием для остановки и последующей проверки документов является нарушение правил дорожного движения водителями или пассажирами; наличие данных, свидетельствующих о причастности водителя или пассажиров к совершению дорожно-транспортного происшествия, административного правонарушения или преступления, а также, в связи с необходимостью их опроса как очевидцев по вышеперечисленным обстоятельствам; нахождение транспортного средства в розыске; наличие данных об использовании транспортного средства в противоправных целях; выполнение решений уполномоченных на то государственных органов или должностных лиц об ограничении или запрещении движения и, наконец, необходимость привлечения водителя или транспортного средства для оказания помощи участникам дорожного движения или сотрудникам милиции.

Указанный приказ, а затем и Наставление были опубликованы в открытой печати. Значительная часть водителей благодаря прежде всего соответствующим комментариям в средствах массовой информации посчитала, что можно вообще не останавливаться вне стационарных постов даже по требованию сотрудников дорожно-патрульной службы, а тем более по требованию сотрудников других служб.

Ученый-административист А. Г. Белинский, в своей статье по этому поводу писал, что «публикация такого рода положений является нецелесообразной, поскольку она дезорганизует водителей, особенно при недобросовестном или некомпетентном комментарии в средствах массовой информации. Достаточно довести до сведения учас-

тников дорожного движения установленный порядок их взаимоотношений с инспекторским составом после выполнения требования об остановке»<sup>9</sup>.

С. Н. Дмитриев в своем научном исследовании также отмечал, что в период с 1999 по 2003 г. под влиянием широко распространенного в средствах массовой информации ведомственного запрета на остановку и проверку транспортных средств, подавляющее большинство участников дорожного движения перестали реагировать на какие-либо сигналы, подаваемые работниками милиции, включая сотрудников ГИБДД, не имеющих спецнаряжения<sup>10</sup>.

Однако, по нашему мнению, для участников дорожного движения основными являются Правила дорожного движения, устанавливающие их обязанности, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в котором определены меры ответственности на невыполнение этих обязанностей, а также принимаемые в соответствии с КоАП подзаконные нормативные правовые акты. Наставление является внутриорганизационным нормативно-правовым актом, в котором устанавливается порядок применения инспекторским составом предоставленных милиции прав, определяется тактика их деятельности применительно к конкретной социальной обстановке на дорогах.

С высказыванием А. Г. Белинского позволим себе также не согласиться, поскольку данный приказ и Наставление не являются секретными и, следовательно, публикация такого рода подзаконных актов в печатных изданиях не запрещена законом, тем более в сегодняшней век информационных технологий такую информацию не сложно найти в поисковой системе Интернета. Напротив, несмотря на то, что в нашей стране неформальный социальный статус ГИБДД в целом высок, мы считаем необходимым дальнейшее расширение пропагандистской работы по разъяснению цели, задач и способов деятельности ее подразделений в формах, обеспечивающих полную

открытость и доступность для всех категорий участников дорожного движения.

Так, например, в некоторых европейских странах и в США, во многих полицейских подразделениях ежесуточные отчеты о проделанной работе автоматически поступают на соответствующие сайты в Интернете, широко используются для этих целей другие средства массовой информации".

Затронутая нами проблема весьма актуальна на сегодняшний день, ведь негативное отношение значительной части населения к представителям дорожно-патрульной службы исключает необходимую социальную поддержку их законной деятельности в условиях открытого противодействия со стороны правонарушителей, способствует формированию устойчивых групп участников дорожного движения, которые систематически игнорируют требования сотрудников милиции и, столкнувшись с необычной для них оценкой своих неправомерных действий, провоцируют инциденты, влекущие реализацию таких мер пресечения как преследование, применение физической силы, специальных средств и оружия.

Анализ правоприменительной практики УГИБДД УВД Омской области показал, что по ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ в 2005 г. привлечено к административной ответственности 376 водителей, в 2006 г. - 375, а в 2007 г. - уже 543 водителя. Справедливым будет отметить, что в статистику включены лишь те факты, по которым сотрудникам ГИБДД удалось установить виновного и составить в отношении его протокол об административном правонарушении, однако реально случаев невыполнения требования сотрудника милиции об остановке гораздо больше.

Думается, что усиление ответственности за невыполнение законного требования сотрудника милиции об остановке транспортного средства, установление за подобное нарушение таких мер административного наказания как лишение права управления транспортным средством и административный арест способствовало бы совершенствованию надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, сокращению аварийности на автомобильном транспорте.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> *Кирьянов В. Н.* Некоторые итоги реализации положений **Федеральной целевой программы** «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 -2012 годах» // Вестник МВД России. 2007. № 4. С. 32.

<sup>2</sup> *Мияшкина Н. Д., Польский А. В.* Выборочный контроль за соблюдением правил дорожного движения в некоторых странах (по материалам зарубежной печати) // Вестник МВД России. 2004. № 6. С. 50.

<sup>3</sup> *Гуничева А.* Административная ответственность водителей // Российская юстиция. 2003. № 1. С. 68.

<sup>4</sup> *Квитчук А. С., Синькевич П. А.* Государственно-правовая политика обеспечения безопасности дорожного движения. СПб., 2005. С. 113.

<sup>5</sup> Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР. 1991. № 16. Ст. 503.

<sup>6</sup> Например, двигается по проезжей части дороги, предназначенной для встречного движения; опасно маневрирует и т. д.

<sup>7</sup> См.: п. 6.11, п. 6.12 Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

<sup>8</sup> Утв. приказом МВД России от 20 апреля 1999 г. № 297 // Российская газета. 1999. 25-26 мая, 1-2 июня.

<sup>9</sup> *Белинский А. Г.* Проблемы реализации дорожно-патрульной службой Госавтоинспекции законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения // Юрист. 2004. № 12. С. 42.

<sup>10</sup> *Дмитриев С. И.* Правовые, организационные и тактические проблемы деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения: Днепропетровск: Д-ра юрид. наук. М., 2003., С. 65.

*Дмитриев С. Н.* Указ. соч. С. 54.