

УДК 342.96:343.346.1
ББК 67.99(2)1+39

DOI: 10.25683/VOLBI.2020.53.474

Klimovich Evgeny Vladimirovich,
Candidate of Law,
Associate Professor of the Department of Administrative Law
and Administrative Activity of the Law-enforcement Bodies,
Omsk Academy of the Ministry of the Interior
of the Russian Federation,
Russian Federation, Omsk,
e-mail: klimovich55@mail.ru,
SPIN code: 7674-1483,
ORCID: 0000-0002-4503-7785

Климович Евгений Владимирович,
канд. юрид. наук,
доцент кафедры административного права
и административной деятельности органов внутренних дел,
Омская академия Министерства внутренних дел
Российской Федерации,
Российская Федерация, г. Омск,
e-mail: klimovich55@mail.ru,
SPIN-код: 7674-1483,
ORCID: 0000-0002-4503-7785

О МАТЕРИАЛЬНО-ПРАВОВОМ ОСНОВАНИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ — СОБСТВЕННИКОВ (ВЛАДЕЛЬЦЕВ) ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ON THE SUBSTANTIVE GROUND OF ADMINISTRATIVE LIABILITY OF LEGAL ENTITIES — OWNERS OF VEHICLES

12.00.14 — Юриспруденция: административное право, административный процесс
12.00.14 — Jurisprudence: administration law, administration process

Административная ответственность юридических лиц является объектом изучения ряда социологических наук. Одним из подходов к ее осмыслению с позиций аналитической юриспруденции выступает исследование особенностей нормативного регулирования административной ответственности юридических лиц в различных областях государственного управления.

Возникшие в 2008 г. правоотношения по поводу привлечения юридических лиц к административной ответственности в результате автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения дали начало научной дискуссии и совершенствованию административного законодательства. Появление новых составов в статьях главы 12 КоАП РФ, предусматривающих высокий размер административных штрафов, вызвало судебные споры, решения по результатам которых показали несовершенство материально-правовых оснований привлечения к административной ответственности.

В научных трудах представлены две противоположные точки зрения относительно возможности привлечения юридических лиц — владельцев транспортных средств к административной ответственности. Первая доказывает невозможность такого привлечения в силу противоречий между нормами общих положений КоАП РФ, вторая состоит в обосновании такой возможности без внесения изменений в действующее законодательство. В статье представлена синтетическая позиция, суть которой заключается в объединении аргументов, присущих обозначенным антагонистическим гипотезам. Не отрицая возможность привлечения юридических лиц — владельцев транспортных средств к административной ответственности в результате автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения, предлагается конкретизировать правила освобождения юридического лица от таковой. Это особо актуально в связи с развитием новой концепции административной ответственности юридических лиц, предполагающей снижение юридического давления на бизнес.

The administrative responsibility of legal entities, as a phenomenon, is the object of study of a number of sociological sciences. One of the approaches to its understanding from the point of view of analytical jurisprudence is the study of the features of the regulatory regulation of administrative responsibility of legal entities in various areas of public administration.

The legal relations that emerged in 2008 regarding bringing legal entities to administrative responsibility as a result of automatic recording of administrative offenses in the field of traffic gave rise to a scientific discussion and improvement of administrative legislation. The appearance of new compositions of administrative offenses in the articles of Chapter 12 of the Administrative Code of the Russian Federation, providing for a high amount of administrative fines, caused court disputes, the decisions on the results of which showed the imperfection of the material and legal grounds for bringing to administrative responsibility.

The scientific papers present two opposing points of view regarding the possibility of bringing legal entities — owners of vehicles to administrative responsibility. The first proves the impossibility of such attraction due to contradictions between the norms of the general provisions of the Administrative Code of the Russian Federation, the second is to justify such an opportunity without amending the current legislation. The article presents a synthetic position, the essence of which is to combine the arguments inherent in the indicated antagonistic hypotheses. Without denying the possibility of bringing legal entities — owners of vehicles to administrative responsibility as a result of automatic fixation of offenses in the field of traffic, it is proposed to specify the rules for exemption of a legal entity from such. This is especially actualistic in connection with the discussion of the draft new Administrative Code of the Russian Federation.

Ключевые слова: юридические лица, административная ответственность, собственник (владелец) транспортного средства, работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, водитель, работник, вина, жалоба, правила, освобождение от административной ответственности.

Keywords: legal entities, administrative liability, owner (possessor) of vehicle, automatic special technical means, driver, employee, fault, complaint, rules, exemption from administrative liability.

Введение

Работающие в автоматическом режиме специальные технические средства в Российской Федерации применяются более 10 лет, но так и осталась нерешенной проблема освобождения юридических лиц — собственников транспортных средств от административной ответственности в случаях, определенных ст. 2.6.1 КоАП РФ, что обуславливает **актуальность** исследования этой проблемы.

Изученность проблемы. Данная проблематика исследовалась в трудах А. Ю. Якимова, П. В. Молчанова, А. В. Лыткина, А. В. Кузнецова, посвященных проблемам материально-правовой и процессуальной регламентации административной ответственности юридических лиц — владельцев транспортных средств. В настоящее время проходит повторное публичное обсуждение проект нового КоАП РФ, содержащий обсуждаемые в настоящей статье предписания закона, что определяет **целесообразность разработки темы**. Появление новой редакции КоАП РФ, не учитывающей системного применения норм, юридических понятий, принципов, складывающейся судебной практики, не будет способствовать оптимизации правоприменительной практики, поэтому исследуемая проблематика обладает признаком **научной новизны**.

Целью исследования является анализ правового регулирования (в том числе перспективного) привлечения и освобождения юридических лиц — владельцев (собственников) транспортных средств от административной ответственности. Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- подвергнуть анализу предписания, содержащиеся в КоАП РФ, ГК РФ, Правилах дорожного движения, и соотнести их между собой;
- проанализировать судебную практику и нормы проекта КоАП РФ.

Формирование правоприменительной практики, отвечающей фундаментальным основам законодательства об административной ответственности, способствующей повышению юридической защищенности юридических лиц, определяет **теоретическую и практическую значимость** исследования.

Методологическую основу исследования составили общенаучные методы и приемы: анализ и синтез, системный анализ нормативных правовых актов.

Основная часть

Началом активного внедрения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств в Российской Федерации можно назвать 1-е июля 2008 г. [1, с. 69], но некоторые проблемы административно-правового регулирования применения известного метода административно-правового принуждения, базирующегося на новом способе выявления правонарушений, остались нерешенными ввиду отсутствия государственной концепции его внедрения в действующую систему норм об административной ответственности.

В научных трудах преобладают две точки зрения: относительно возможности [2, 3] и невозможности [4—8] привлечения юридических лиц — владельцев транспортных

средств к административной ответственности, но возможна и третья позиция.

В преамбуле Концепции нового КоАП РФ акцентировано внимание на том, что изменения, вносимые в КоАП, зачастую не носят системного характера, что приводит к нарушению единства правового регулирования сходных по своему содержанию общественных отношений, неурегулированности ряда ключевых для сферы административной ответственности общественных отношений.

Это в полной мере относится к проблеме освобождения юридических лиц — собственников транспортных средств от административной ответственности в случаях, определенных ст. 2.6.1 КоАП РФ.

Также до начала анализа норм действующего и разрабатываемого КоАП РФ необходимо отметить следующие положения Концепции:

- необходима трансформация института административной ответственности из преимущественно карательного-фискального инструмента в институт превентивного характера;

- сохранение установления о невозможности применения административной ответственности в отсутствие вины в совершении конкретного правонарушения;

- закрепление положения о недопущении одновременного привлечения юридического лица и его работника к административной ответственности за одни и те же действия, за исключением случаев, когда юридическое лицо, наряду с его виновным работником, виновно в непринятии мер по недопущению совершения указанным работником административного правонарушения [9].

Считаем верным посыл, состоящий в уходе от административного наказания как карательно-фискального инструмента, но, к сожалению, это не отражено в действующем КоАП РФ и явно не прослеживается в Проекте нового Кодекса.

Содержание статей, устанавливающих материально-правовые основания ответственности юридических лиц — собственников транспортных средств в Проекте, тождественно действующему КоАП РФ [10]. Вина как основное условие применения административной ответственности, о котором идет речь в ч. 2 ст. 2.1 КоАП РФ и ст. 1.12, ч. 11 ст. 2.10 Проекта кодекса, требует юридического закрепления правил, которые подлежат соблюдению.

Нормативные предписания о правилах и требованиях, соблюдение которых юридическим лицом, владеющим транспортным средством, свидетельствовало бы о реализации всех необходимых мер по предупреждению совершения фиксируемых автоматически правонарушений в области дорожного движения, наемными работниками (водителями транспортных средств), в настоящее время не закреплены ни одним из нормативных правовых актов.

Юридическое лицо не может *de facto* управлять транспортом и совершать при этом правонарушения, указанные в гл. 12 КоАП РФ. Объективная сторона правонарушения во всех подобных случаях выполняется водителем. Поэтому совершенно не ясно, в чем состоит вина конкретного юридического лица. Такое положение ведет к объективному вменению, что вряд ли допустимо в рамках концепции виновной административной ответственности и законодательства, развивающегося в ключе превентивного воздействия.

Часть 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ, являясь специальной нормой, не только устанавливает новый способ деятельности уполномоченных административных органов, вводит

новый субъект ответственности, но и устанавливает общее правило привлечения к ответственности собственников (владельцев) транспортных средств, применяемое в случаях выявления любого правонарушения в области дорожного движения. В санкциях большинства статей субъект не конкретизирован и лишь в ст. 12.21.1 и 12.21.3 КоАП РФ указаны водители, должностные лица и собственники транспортных средств (в случаях фиксации техническими средствами, работающими в автоматическом режиме).

Важно учесть, при конкретизации видов субъектов возможно обжалование вынесенного в порядке ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ постановления, путем предоставления сведений о виновных лицах, в иных случаях необходимо доказывать обстоятельства, перечисленные в ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ, а в случае принятия Проекта кодекса — перечисленные в ч. 4 ст. 2.11.

В этом проявляется, на наш взгляд, игнорирование риск-ориентированного подхода, ведь законодательство об административной ответственности не содержит четких критериев разграничения правонарушений по степени опасности, а значит, предоставление преимуществ при обжаловании в одних случаях и отсутствие таковых в других не вполне обосновано.

Следующим обстоятельством, осложняющим реализацию концепции виновной ответственности в отношении рассматриваемой категории юридических лиц, является отсутствие в действующей редакции ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ и предлагаемой ч. 4 ст. 2.11 Проекта кодекса предписаний, позволяющих освободить юридическое лицо от административной ответственности в случаях фиксации правонарушения, совершенного наемным работником (водителем) [11].

Основу судебной практики по данному вопросу составляет соответствующее ГК РФ суждение о том, что владельцем источника повышенной опасности может быть лицо, не являющееся собственником, но только при условии, что владение основано на законном основании (титуле).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Майоров В. И., Дымберов А. Д., Молчанов П. В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // *Юридическая наука и правоохранительная практика*. 2016. № 3. С. 69.
2. Якимов А. Ю. Собственники (владельцы) транспортных средств, участвующих в дорожном движении, как специальные субъекты юридической ответственности // *Административное право и процесс*. 2016. № 11. С. 36.
3. Молчанов П. В. «Деинституционализация» обеспечения безопасности и организации дорожного движения: сущность и тенденции (по результатам социологических исследований) // *Административное право и процесс*. 2019. № 11. URL: <http://www.consultant.ru>.
4. Очерedyкo В. П., Кокорин И. С. От теоретической неопределенности к противоречивости судебной практики при определении вины и административной ответственности юридических лиц // *Ленинградский юридический журнал*. 2015. № 4. URL: <http://www.consultant.ru>.
5. Конджакулян К. М. Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств: проблемные аспекты // *Юрист*. 2018. № 2. URL: <http://www.consultant.ru>.
6. Конджакулян К. М. Юридическое лицо и вина: вопросы соотношения практики и теории через призму ответственности // *Российская юстиция*. 2017. № 11. URL: <http://www.consultant.ru>.
7. Пересыпкина А. В. К вопросу о совершенствовании законодательства, регламентирующего административную ответственность юридических лиц // *Юрист*. 2018. № 11. URL: <http://www.consultant.ru>.
8. Смоляков П. Н. Ответственность юридических лиц за правонарушения, фиксируемые специальными техническими средствами // *Актуальные проблемы российского права*. 2018. № 12. URL: <http://www.consultant.ru>.
9. Ст. 2.6.1 и ч. 2 ст. 2.1 КоАП РФ и ст. 1.12, ч. 11 ст. 2.10 и ч. 4 ст. 2.11 Проекта КоАП РФ. URL: <http://www.consultant.ru>.
10. Концепция нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. URL: <http://www.consultant.ru>.
11. Климович Е. В., Кузнецов А. В. О некоторых проблемах правового регулирования применения специальных технических средств фиксации нарушений правил дорожного движения // *Правопорядок: история, теория, практика*. 2015. № 1(4). С. 46—52.

Это может быть право собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления либо иное основание (аренда, доверенность на право распоряжения транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т. п.) [12]. Судьи обоснованно не признают водителя собственником, так как, выполняя трудовую функцию, он фактически действует по указанию собственника и не может использовать полезные свойства транспортного средства для собственных нужд, а кроме того, не имеет надлежащего титула владения [13—15].

Исходя из изложенного, с целью обеспечения реализации концептуального положения о виновной ответственности и обеспечения возможности юридическим лицам самостоятельно обеспечивать профилактику дорожно-транспортных правонарушений, совершаемых лицами, состоящими с ними в трудовых отношениях, предлагаем внести изменения в ст. 2.6¹ КоАП РФ. Часть 2 после слов «во владении или в пользовании» дополнить формулировкой «под управлением [16] (если собственником (владельцем) является юридическое лицо)».

Заключение

Систематизация научных гипотез об основаниях привлечения юридических лиц к административной ответственности и правилах освобождения от таковой в условиях применения автоматической фиксации административных правонарушений, на наш взгляд, необходимый шаг на пути формирования общей концепции административной ответственности юридических лиц. С учетом расширения практики автоматического выявления правонарушений в области дорожного движения, в том числе за счет ее распространения на новые статьи КоАП РФ, требуется проведение исследований, направленных на внутреннюю гармонизацию общих положений КоАП РФ.

12. Определение Судебной коллегии Омского областного суда «По делу о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности» от 24.12.1997 г. № 33-2551. URL: <http://www.consultant.ru>.
13. Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» от 25.06.2019 г. № 20. URL: <http://www.consultant.ru>.
14. Апелляционное определение Омского областного суда «По делу о возмещении вреда, причиненного источником повышенной опасности» от 03.05.2012 г. № 33-2672/2012. URL: <http://www.consultant.ru>.
15. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа «По делу о привлечении к административной ответственности по ст. 12.9 КоАП РФ Управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Оренбургской области» от 09.02.2010 г. № Ф09-260/10-С1. URL: <http://www.consultant.ru>.
16. Климович Е. В., Кузнецов А. В. Нормативное закрепление вины собственника (владельца) транспортного средства в условиях автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения: проблема и пути ее решения // Научный вестник Омской академии МВД России. 2016. № 1. С. 37.

REFERENCES

1. Mayorov V. I., Dymberov A. D., Molchanov P. V. Legal problems of using special technical means of automatic photo and video recording of traffic violations. *Legal science and law enforcement practice*, 2016, no. 3, pp. 69. (In Russ.)
2. Yakimov A. Yu. Owners (possessors) of vehicles involved in the road traffic as special subjects of legal responsibility. *Administrative law and process*, 2016, no. 11, p. 36. (In Russ.)
3. Molchanov P. V. “Deinstitutionalization” of the road safety and arrangement of the traffic: essence and trends (based on the results of sociological studies). *Administrative law and process*, 2019, no. 11. (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
4. Ocheredko V. P., Kokorin I. S. From theoretical uncertainty to contradictory of judicial practice when determining the guilt and administrative responsibility of legal entities. *Leningrad legal journal*, 2015, no. 4. (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
5. Konjakulyan K. M. Administrative responsibility of owners (possessors) of vehicles: problematic aspects. *Lawyer*, 2018, no. 2. (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
6. Konjakulyan K. M. Legal person and guilt: issues of the ratio of practice and theory through the prism of responsibility. *Russian justice*, 2017, no. 11. (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
7. Peresypkin A. V. On the issue of improving the legislation governing the administrative liability of legal entities. *Lawyer*, 2018, no. 11. (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
8. Smolyakov P. N. Liability of legal entities for offenses fixed by special technical means. *Urgent problems of the Russian law*, 2018, no. 12. (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
9. *Articles 2.6.1 and part 2 of Art. 2.1 of the Administrative Code of the Russian Federation and Art. 1.12, part 11 of Art. 2.10 and part 4 of Art. 2.11 of the draft Administrative Code of the Russian Federation.* (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
10. *Concept of the new Code of Administrative Offences of the Russian Federation.* (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
11. Klimovich E. V., Kuznetsov A. V. On some problems of legal regulation of the use of special technical means of fixing violations of traffic rules. *Law and order: history, theory, practice*, 2015, no. 1(4), pp. 46—52. (In Russ.)
12. *Decision of the Judicial Board of the Omsk Regional Court in the case of compensation for damage caused by a source of increased danger dated December 24, 1997 No. 33-2551.* (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
13. *Decree of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation “On some issues arising in judicial practice when considering cases of administrative offenses provided for by chapter 12 of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation” dated June 25, 2019 No. 20.* (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
14. *Appeal decision of the Omsk Regional Court in the case of compensation for damage caused by a source of increased danger dated May 3, 2012 No. 33-2672/2012.* (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
15. *Decree of the Federal Court of Arbitration of the Ural District “In case of imposition of administrative sanctions under art. 12.9 of the RF Code of Administrative Offences of the Department of the Federal Service for Consumer Rights Protection and Human Welfare in Orenburg region” dated 09.02.2010 No. F09-260/10-C1.* (In Russ.) URL: <http://www.consultant.ru>.
16. Klimovich E. V., Kuznetsov A. V. Regulatory fixation of the guilt of the owner (possessor) of the vehicle in the conditions of automatic recording of violations of traffic rules. Problem and ways of its solution. *Scientific bulletin of the Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2016, no. 1, p. 37. (In Russ.)

Как цитировать статью: Климович Е. В. О материально-правовом основании административной ответственности юридических лиц — собственников (владельцев) транспортных средств // Бизнес. Образование. Право. 2020. № 4 (53). С. 321–324. DOI: 10.25683/VOLBI.2020.53.474.

For citation: Klimovich E. V. On the substantive ground of administrative liability of legal entities — owners of vehicles. *Business. Education. Law*, 2020, no. 4, pp. 321–324. DOI: 10.25683/VOLBI.2020.53.474.