

**Министерство внутренних дел Российской Федерации**

**Федеральное государственное казённое образовательное  
учреждение высшего образования  
«Орловский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации  
имени В. В. Лукьянова»**

**Положительное стимулирование (поощрение)  
правомерного поведения  
участников дорожного движения**

**учебно-практическое пособие**

**Орёл  
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова  
2016**

УДК 351.811  
ББК 67.99(2)116.1  
С51

*Смоляков А.И.*  
С51 Положительное стимулирование (поощрение)  
правомерного поведения участников дорожного движения:  
учебно-практическое пособие / М.В. Барышников, А.А. Бондарев,  
Ю.В. Мишина, А.И. Смоляков. – Орёл : ОрЮОИ МВД России имени  
В. В. Лукьянова, 2016. – 54 с.

УДК 351.811  
ББК 67.99(2)116.1

## Оглавление

Введение .....	4
Глава 1. Поощрение как метод воздействия на поведение участников дорожного движения .....	6
Глава 2. Зарубежный опыт стимулирования правомерного поведения на дорогах .....	22
Глава 3. Современные возможности использования метода поощрения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения .....	33
Заключение.....	52

## Введение

Проблема обеспечения надлежащего уровня безопасности при осуществлении дорожного движения давно является глобальной и всеобъемлющей. Генеральная ассамблея ООН своей резолюцией от 10 мая 2010 года № 64/255 объявила период с 2011 по 2020 год «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». На национальном уровне в настоящее время реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации № 864 от 03.10.2013 года. А 4 августа 2015 года Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым утвержден «План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий». В большинстве субъектов Российской Федерации также разработаны и реализуются региональные и муниципальные программы, призванные повысить уровень безопасности на дорогах.

Однако, несмотря на активные действия практически всех органов государственной власти нашей страны, уровень социального и транспортного риска остается достаточно высоким. Только за 2015 год в России произошло 184 000 учетных ДТП, в результате которых погибло 23 114 и было ранено 231 197 человек. Социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий ежегодно исчисляется сотнями миллиардов рублей, что оказывает существенное негативное влияние на экономику страны. Всё это свидетельствует о недостаточной эффективности мер, принимаемых, прежде всего государственными органами, в целях обеспечения безопасности на дорогах.

В свою очередь в соответствии со статистикой основными причинами ДТП являются неудовлетворительные условия содержания и благоустройства улично-дорожной сети и нарушения Правил дорожного движения. Причем, если неудовлетворительное качество дорог в 2015 году явились причиной или сопутствовали совершению дорожно-транспортных происшествий в 34,2 % случаев, то нарушения ПДД только водителями транспортных средств стали основной причиной почти 86% от общего количества учетных ДТП. Еще 13,5 % дорожно-транспортных происшествий произошло в результате нарушения указанных правил пешеходами. Исходя из этого, можно сделать вывод, что профилактика нарушений Правил дорожного движения является одним из основных видов деятельности государственных органов, способствующих обеспечению безопасности дорожного движения.

В то же время только в 2015 году сотрудниками полиции было зафиксировано почти 75 миллионов административных правонарушений, ответственность за совершение которых предусмотрена 12 главой Кодекса

Российской Федерации об административных правонарушениях. В 2014 году это число составляло около 65 миллионов правонарушений. Общее число правонарушителей при этом составило почти 60 миллионов, в том числе 6 250 218 лиц, допустивших неоднократное совершение правонарушений. В целом за последние три года было зафиксировано около 200 миллионов правонарушений в области дорожного движения, что свидетельствует о недостаточной эффективности действующего законодательства в части профилактики нарушений Правил дорожного движения. Одновременно с этим проведенный анализ показал, что изменения, вносимые в нормативные правовые акты, регулирующие рассматриваемую сферу общественных отношений, уже длительное время носят спонтанный, хаотичный характер, являясь чаще всего реакцией на прошедшие, иногда единичные, правонарушения, которые вызвали широкий общественный резонанс. При этом попытки исправить сложившуюся ситуацию в основном сводятся к введению новых либо ужесточению уже действующих мер принуждения, в то время как предложения об использовании мер, направленных на поощрение правомерного поведения участников дорожного движения, а также по привлечению последних к деятельности по обеспечению дорожной дисциплины, продолжают оставаться практически не востребуемыми.

В то же время стимулирование ряда направлений правомерного поведения участников дорожного движения, в том числе таких как внештатное сотрудничество с ГИБДД, передача сведений о совершении латентных правонарушений, например, зафиксированных с помощью специального программного обеспечения или видеорегистраторов, содействие в розыске лиц, скрывшихся с места ДТП, и ряда других, путем использования метода принуждения со стороны государства является недопустимым. Применение же метода убеждения в указанных случаях в силу ряда причин (традиционный менталитет, возникшее недоверие к органам власти и прочее) может оказаться неэффективным. В этой связи данное учебно-практическое пособие призвано способствовать деятельности по поиску и выявлению эффективных мер ненасильственного воздействия на участников дорожного движения, позволяющих стимулировать последних к правомерному поведению.

## Глава 1. Поощрение как метод воздействия на поведение участников дорожного движения

Рассматривая вопрос использования поощрения как метода воздействия на поведение участников дорожного движения, целесообразно отметить, что понятие деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения уже длительное время закреплено законодательно. В соответствии с Федеральным законом № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 года «О безопасности дорожного движения» обеспечение безопасности дорожного движения – «это деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий»<sup>1</sup>. При этом ведущая роль в осуществлении данной деятельности отведена именно государству, что также отражено в статье 3 данного Федерального закона, которая, в свою очередь, в качестве одного из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения указывает на **«приоритет ответственности государства** за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении»<sup>2</sup>.

В то же время практическая реализация любой задачи, стоящей перед государством, в том числе и по обеспечению безопасности дорожного движения, осуществляется в основном с помощью государственно-правовых методов. При этом перечень данных методов достаточно широк и включает в себя как общеправовые методы правового регулирования, так и практически все отраслевые методы, среди которых, в свою очередь, ведущую роль играет административно-правовая составляющая. Это обусловлено тем, что хотя «управленческая деятельность государственных органов и не ограничивается только правовыми методами» и «в их арсенале имеются и другие возможности воздействия на управляемые объекты»<sup>3</sup>, однако «без правовой регламентации и юридической формы невозможно осуществить эффективное, рациональное управление»<sup>4</sup>.

Вид метода, используемого лицом, действующим от имени государства, в первую очередь будет зависеть от конкретной цели, которую ему необходимо достичь. Соответственно, классификация

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 30 мар. 2016 г.)

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Алехин А.П., Кармолицкий А.А. Административное право России. Первая часть: учебник. М.: Издательство «Зерцало», 2009. С.365.

<sup>4</sup> Административное право России: учебник / Ю.И. Мигачев, Л.Л. Попов, С.В. Тихомиров. Под ред. Л.Л. Попова. М.: Проспект, 2010. С.299.

государственно-правовых методов, используемых в настоящее время, в том числе сотрудниками Госавтоинспекции, возможна по самым разнообразным критериям. В то же время следует отметить, что при характеристике государственного управления в научной литературе наиболее часто встречается выделение методов **убеждения, принуждения и поощрения** как универсальных методов воздействия на сознание, волю и, соответственно, поведение людей. Универсальными указанные методы признаны в силу возможности их применения не только в рамках государственного управления, а практически во всех сферах деятельности человека. Деятельность государства по обеспечению безопасности дорожного движения в данном случае также не является исключением.

Лидирующие позиции в рассматриваемой деятельности уже длительное время занимает метод административно-правового принуждения. Более того, сфера его применения постоянно расширяется. Это связано с тем, что порядок применения мер принуждения, в отличие от порядка использования мер убеждения и поощрения, максимально детально регламентирован в нормативных правовых актах. Достаточно активное внимание в последнее время уделяется и убеждению как методу, практически не требующему материальных затрат (что является в последнее время очень существенным фактором) и позволяющему без насилия над личностью побудить к выполнению законодательно установленных ограничений. Метод поощрения в этом ряду занимает в настоящее время последнее место.

Что же представляет собой метод государственно-правового поощрения и с чем связано незначительное его использование в настоящее время? Длительное время традиционной считалась точка зрения о существовании двух универсальных методов государственного управления – **убеждения и принуждения**. Те, кто её придерживался, относили поощрение к одной из многочисленных составляющих государственно-правового метода убеждения. По их мнению, меры поощрения выступают в одной линейке наравне с разъяснением, обоснованием, обсуждением, внушением, показом положительных объектов управления и многим другим. Противоположная точка зрения, отстаивающая самостоятельность правового поощрения как метода государственного управления, начала активно развиваться в постсоветский период. Н.А. Гущина объясняет это тем, что в период существования Советского Союза «преимущественно государство устанавливало вариант поведения, закрепляя за собой возможность принудительного проведения его в жизнь. Фактически действия личности лишались внутренней мотивации, сознательной активности, за всех решало само государство. Сложившаяся административно-командная система управления и соответствующая ей правовая система препятствовали развитию свободы личности. В условиях тоталитарного режима закреплялась ценность права для государства, а не

для человека. Правовое поощрение по понятным причинам не могло занять достойное место в ряду правовых средств воздействия на общественные процессы»<sup>1</sup>. В то же время необходимо отметить, что еще В.М. Барановым в 1978 году было отмечено, что «поощрение, создавая в сознании отдельных граждан и их коллективов убеждение в правильности и полезности определенного варианта поведения, служит в известном смысле средством убеждения. Что же касается убеждения, то оно не в состоянии выполнить функций поощрения в строгом значении этого слова»<sup>2</sup>. В настоящее же время правовое поощрение все чаще рассматривается исследователями как самостоятельный метод государственного управления.

Данная двойственность взглядов на самостоятельность метода поощрения вызвана тем, что поощрение в общепринятом смысле этого слова, действительно, может выступать и как самостоятельный метод воздействия на граждан, и как составная часть метода убеждения. Как отмечает Н.М. Конин, «в применении различных мер материального и морального поощрения в рамках метода убеждения и метода стимулирования имеются весьма существенные различия, которые и обуславливают своеобразие и самостоятельность стимулирования в системе методов реализации исполнительной власти (методов управления)»<sup>3</sup>.

Поощрение как самостоятельный метод включает в себя не все без исключения поощрительные меры, а только те, в процедуре применения которых *исключен фактор субъективной оценки объема заслуг, необходимых для поощрения* со стороны управляющей стороны. То есть в случае, когда применение мер поощрения является для государства (его представителей) *обязанностью*, они (меры поощрения) являются составной частью самостоятельного метода административно-правового поощрения, если же применение поощрительных мер осуществляется по усмотрению управляющей стороны, то здесь положительное стимулирование будет выступать в качестве одного из элементов метода убеждения.

Разграничение поощрительных мер в рамках метода убеждения и в рамках метода поощрения осуществляется по следующим параметрам<sup>4</sup>:

<sup>1</sup> Гущина Н.А. Правовое поощрение как неотъемлемый элемент свободного общества и стимул его развития // Государство и право: теория и практика. Межвузовский сборник научных трудов. Выпуск 1. Калининград: Издательство Калининградского государственного университета, 2002, С. 31.

<sup>2</sup> Баранов В.М. Поощрительные нормы советского социалистического права. Саратов: Издательство Саратовского университета, 1978. С. 56.

<sup>3</sup> Административное право / Н.М. Конин, М.П. Петров. М.: Норма, 2009. С. 163.

<sup>4</sup> См.: Административное право России: учебник / под редакцией Н.М. Кониной и Ю.Н. Старилова. М.: Норма: ИНФРА-М, 2010. С.423-424.



Во-первых, метод поощрения предполагает *заранее предусмотренное* правовыми нормами применение определенных видов и мер материального и морального поощрения при достижении конкретных, *также заранее обусловленных* количественных и качественных показателей и результатов работы подчиненных лиц и руководимых объектов, тогда как применение различных мер материального и морального поощрения в рамках метода убеждения осуществляется по воле и усмотрению управляющей стороны без каких-либо заранее оговоренных условий и показателей их работы.

Во-вторых, организующее волевое воздействие на деятельность подчиненных лиц и руководимых объектов возникает до момента достижения определенного результата и действует во время его получения, определяя и направляя их действия и поведение в целом к ими же самими поставленной цели. Достигая определенных заранее обусловленных результатов и показателей работы, *действующий субъект здесь как бы сам себя поощряет* независимо от произвольной воли управляющего субъекта.

В-третьих, использование соответствующих мер материального или морального стимулирования при выполнении заранее определенных условий и достижении обусловленных конкретных показателей объективно *гарантировано и защищено* возможностью обращения к административному и судебному способам государственной защиты.

В-четвертых, хотя сфера употребления метода стимулирования и широка, но все же более ограничена, чем применение различных мер материального и морального поощрения как побудительных и оценочных моментов в рамках использования убеждения как всеобщего метода управления.

То есть особенностью поощрительных мер в рамках метода поощрения является «право и *обязанность* должностного лица (органа) предоставить определенную меру поощрения, а также *право граждан требовать* предоставления таковой за полезный для общества и государства вариант поведения, состоящий в добросовестном выполнении юридических или общественных обязанностей, либо в достижении результатов, превосходящих обычные требования, связанных с социальной активностью как отдельных граждан, так и коллективов»<sup>1</sup>.

Следовательно, к административно-правовому поощрению как самостоятельному методу относятся только те положительно стимулирующие меры, предоставление которых предусмотрено *по заранее определенным объективным показателям* и исключает возможность (необходимость) *субъективной оценки* объема заслуг поощряющей

<sup>1</sup> Савичев В.В. Поощрительные нормы административного права и их применение в сфере общественного порядка (по материалам Белорусской ССР): Автореф. дис. ... к.ю.н. М., 1991. С. 10, 11.

стороной. Те же поощрительные меры, предоставление которых является правом, а не обязанностью для управляющего субъекта и осуществляется по его усмотрению, необходимо отнести к методу убеждения.

Следует также отметить, что административно-правовое поощрение как самостоятельный метод очень схоже по принципу применения с методом административно-правового принуждения<sup>1</sup>.

Во-первых, использование как административно-правового принуждения, так и административно-правового поощрения основано на потребности управляемого субъекта иметь определенный набор или уровень благ и ценностей (как материальных, так и моральных). Только в случае с государственным принуждением он рискует снизить указанный уровень, а в случае с поощрением, соответственно, ускоряет или упрощает процесс достижения необходимого ему уровня благ и ценностей.

Во-вторых, схожесть этих двух методов заключается в том, что в большинстве случаев необходимое для государства поведение управляемых осуществляется, пока действуют стимулирующие (как отрицательные, так и положительные) нормы. Соответственно, одним из критериев эффективности реализации как принудительных, так и поощрительных мер будет вероятность (степень обязательности) их применения в случае совершения управляемым лицом противоправного либо правомерного поступка. В случае с принуждением данная вероятность будет определяться полнотой реализации принципа неотвратимости наказания. А при использовании поощрительных мер – **обязательностью выполнения** управляющей стороной взятых на себя **обязательств по стимулированию правомерного поведения**.

В-третьих, эффективность использования и принудительных мер, и мер поощрения также определяется **соразмерностью (пропорциональностью)** применяемой меры ожидаемому поведению управляемого. То есть, с одной стороны, как слишком слабое наказание за грубое правонарушение, так и низкая ценность предлагаемого блага за выполнение труднодостижимой задачи, скорее всего, не окажет необходимого влияния на поведение управляемых субъектов. С другой стороны, слишком жесткое наказание за небольшое правонарушение наравне с завышенной наградой за незначительный правомерный поступок могут исказить представления граждан о характере и степени вредности правонарушения либо полезности оцениваемого правомерного поведения, что не только не приведет к улучшению существующей ситуации, но может даже и ухудшить её.

В-четвертых, для их применения чаще всего требуется особое поведенческое состояние управляемого. В случае с применением мер

---

<sup>1</sup> См.: Малько А.В. Правовые поощрения и правовые наказания: проблемы соотношения и взаимодействия // Современное право. – 2011. - №7. - С.12-14.

принуждения – это вина, то есть осознанное нарушение установленных ограничений. В случае с применением мер поощрения – это заслуга, то есть опять же осознанное соблюдение или сверхсоблюдение установленных правил.

То есть фактически единственным отличием метода поощрения от метода принуждения будет являться то обстоятельство, что нормы положительного стимулирования не заставляют, а побуждают управляемого субъекта придерживаться одобряемого государством поведения.

В свою очередь, отличие метода административно-правового поощрения от убеждения заключается в том, что поощрительные нормы всегда индивидуальны и применяются в отношении **конкретных субъектов управления**, в то время как метод убеждения в подавляющем большинстве случаев рассчитан на одновременное воздействие на максимально возможное число субъектов. Кроме того, применение мер поощрения подразумевает прямую связь управляемого с управляющим. Это выражается в том, что на управляющую сторону **возлагается** не только право, но и **обязанность поощрить** управляемую сторону при условии выполнения последней всех заранее оговоренных действий. В свою очередь, управляемая сторона в этом случае **имеет право потребовать** от управляющей стороны выполнить взятые на себя обязательства по положительному стимулированию. На практике это реализуется в возможности, при условии выполнения заранее оговоренных требований, в судебном порядке получить те блага, которые были обещаны управляющей стороной. В случае применения метода убеждения на управляющую сторону никакие обязанности не возлагаются.

Говоря о положительном стимулировании (поощрении) правомерного поведения участников дорожного движения, необходимо кратко затронуть и вопрос о содержании понятия «правомерное поведение». Здесь следует отметить, что законодательно установленное понятие «правомерное поведение» в настоящее время отсутствует. В то же время попытки дать определение указанного понятия предпринимались многими учеными. Так С.С. Алексеев под правомерным поведением предлагал понимать «массовое по масштабам социально полезное осознанное поведение людей и организаций, соответствующее правовым нормам и гарантируемое государством»<sup>1</sup>. В свою очередь В.Л. Кулапов считает, что правомерное поведение – «такое поведение, которое, во-первых, отвечает интересам общества, государства и отдельных лиц; во-вторых, соответствует требованиям правовых предписаний; в-третьих, обеспечивается государством»<sup>2</sup>. Свое определение правомерного

<sup>1</sup> Алексеев С.С. Теория государства и права. Учебник. М., 1998. С. 337.

<sup>2</sup> Кулапов В.Л. Правомерное поведение и правонарушение // Теория государства и права: Курс лекций / Под ред. Н.И. Матузова и А.В. Малько. М., 2001. С. 580.

поведения предлагают и другие ученые. Обобщая различные точки зрения на данное понятие и проанализировав его содержание, Д.В. Рукавишников предлагает следующее определение правомерного поведения: «Правомерное поведение - это общественно значимое правовое поведение субъектов права, соответствующее требованиям правовых норм, выражающееся в их осознанном соблюдении, исполнении и использовании, гарантируемое и охраняемое государством»<sup>1</sup>. Он же отмечает, что одной из наиболее часто встречающихся в учебной и научной литературе является классификация правомерного поведения в зависимости от степени социальной (общественной) значимости. По данному основанию правомерное поведение может быть:

а) желательным для общества и государства. Оно состоит в использовании субъективных прав и, как правило, активно, т.е. связано с дополнительными затратами субъектом своего времени и энергии (например, реализация как активного, так и пассивного избирательного права, участие в публичных мероприятиях и иные проявления гражданской активности населения);

б) необходимым - как правило, заключается в соблюдении запретов и исполнении юридических обязанностей, например в воздержании от совершения запрещенных законом действий. Необходимое поведение в этом смысле обладает повышенной общественной значимостью, так как «потребность в его осуществлении затрагивает основы жизнеспособности всего общества»;

в) допустимым - состоит в использовании субъективных прав, реализация которых нежелательна, но допустима для общества (например, разводы, отправление сектантских религиозных культов и др.).

То есть мы видим, что правомерное поведение – это очень широкое понятие, которое включает в себя не только *необходимое* (то есть соблюдение установленных запретов и исполнение обязанностей) правомерное поведение граждан и организаций, но и осуществление ими общественно-полезных действий, превышающих требования нормативных правовых актов, определяемых Н.И. Тюриной как «*идеальное* правомерное поведение»<sup>2</sup>. В состав правомерного поведения следует также включить ситуации, когда правонарушение уже совершено, но лицо, его совершившее, осуществляет осознанные действия по минимизации или даже ликвидации возможных вредных последствий.

Соответственно, административно-правовое поощрение, как самостоятельный метод государственного управления, в целях

---

<sup>1</sup> Рукавишников Д.В. Понятие правомерного поведения // Адвокатская практика. 2011. № 2. С. 45 - 48.

<sup>2</sup> Тюрина, Н.И. Правомерное поведение как объект юридического исследования: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2003. С.148.

обеспечения правомерного поведения участников дорожного движения применяется в трех направлениях.

Первое - это стимулирование необходимого правомерного поведения управляемых субъектов. И в этом случае поощрение чаще всего выступает не только как самостоятельный инструмент регулирования общественных отношений, но и как способ повышения эффективности применяемого государством принуждения. Соответственно, стимулирование необходимого правомерного поведения используется в управлении в том случае, когда *достижение нужного результата с помощью средств административно-правового принуждения и убеждения в принципе возможно, но по каким-либо причинам на данном этапе не является достаточно эффективным*. Тогда управляемый субъект ставится в ситуацию, когда при совершении правонарушения он не только будет привлечен к соответствующей ответственности, но и лишится возможности получить дополнительные преференции, и, наоборот, в случае правомерного поведения он не только избегает наказания, но и приобретает дополнительные материальные или моральные блага.

При этом административно-правовое поощрение и административно-правовое принуждение начинают выступать как два гармонично дополняющих и усиливающих друг друга метода государственного управления. Как верно отмечает В.В. Нырков, «бессмысленно создавать и совершенствовать режим наибольшего благоприятствования для развития личности без установления защиты ее прав и интересов, без достаточно жесткой и продуманной системы правовых наказаний за их нарушение. В противном случае все «благие» начинания будут сведены к нулю. Без поощрения наказание теряет смысл, а без наказания поощрение становится беззащитной социальной фикцией»<sup>1</sup>. Более того, в рассматриваемом случае применение метода административно-правового поощрения в рамках деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения без использования метода административно-правового принуждения на практике становится либо невозможным, либо лишенным смысла. Это связано с тем, что допустимость применения положительных стимулов за правомерное поведение в данной сфере практически всегда будет основываться на наличии либо отсутствии у правоприменителя статистических данных о фактах противоправного поведения участника дорожного движения. Если же подобная статистика не будет учитываться при принятии решения о применении административно-правового поощрения, то на его получение будет претендовать неограниченный круг лиц и, соответственно, эффективность его воздействия на поведение участников дорожного движения будет стремиться к нулю.

---

<sup>1</sup> Нырков В.В. Поощрение и наказание как парные юридические категории: Автореф. дис. ... кандидата юридических наук. Саратов, 2003. С. 5.

В качестве практического примера применения мер поощрения в целях стимулирования необходимого правомерного поведения участников дорожного движения можно указать Постановление Совета Министров РСФСР от 31 июля 1963 года № 939, которым была утверждена необходимость «принять предложение Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР об учреждении нагрудного значка «За безаварийную работу» для шоферов, *работающих на автомобилях без дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил движения*»<sup>1</sup>. На основании данного постановления 21 апреля 1964 года Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР по согласованию с ВЦСПС было утверждено «Положение о нагрудном значке «За работу без аварий», в соответствии с которым указанный знак имел 3 степени и учреждался «*для поощрения лучших водителей, длительное время работающих без дорожно-транспортных происшествий, нарушений трудовой дисциплины и Правил дорожного движения*»<sup>2</sup>. Особо следует отметить, что в числе обязательных условий для награждения значком «За работу без аварий» было указано не только наличие у водителя трехлетнего стажа и определенного объема поездок без дорожно-транспортных происшествий, но и *полное отсутствие у него за указанный период нарушений правил дорожного движения*.

Аналогичный знак «За работу без аварий», предусматривающий те же условия для награждения, но только имеющий две степени, был утвержден 8 декабря 1981 года под номером РД 39-22-637-81 также и Министерством нефтяной промышленности СССР. Отличительной чертой вновь утвержденного положения стало указание о том, что водители, награжденные знаком «За работу без аварий» I степени не только «заносятся на Доску почета или в Книгу почета ... предприятий», но и «пользуются правом первоочередного получения туристической путевки в дом отдыха в год награждения»<sup>3</sup>. Таким образом, государство в целях обеспечения должного поведения водителей на дорогах стало применять не только меры морального, но и материального стимулирования.

---

<sup>1</sup> Постановление Совета Министров РСФСР от 31 июля 1963 года № 939 «О дополнительных мерах по предупреждению аварий на автомобильном транспорте». [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 30 апр. 2016 г.)

<sup>2</sup> Инструкция по организации безопасности дорожного движения и учету дорожно-транспортных происшествий на транспорте Министерства связи СССР (утв. Минсвязи СССР 28.11.1986) (вместе с «Положением о нагрудном значке «За работу без аварий», утвержденным Минавтотрансом РСФСР 21.04.1964). [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 30 апр. 2016 г.)

<sup>3</sup> Система организации и управления комплексом работ по обеспечению безопасности дорожного движения на транспорте нефтяной промышленности. РД 39-22-637-81 (утверждено Миннефтепромом СССР 08.12.1981). [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 30 апр. 2016 г.)

Положение о нагрудном значке «За работу без аварий», утвержденное 21 апреля 1964 года Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, продолжало действовать вплоть до 1998 года. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 98 от 7 августа 1998 года было утверждено новое Примерное положение о нагрудном значке «За работу без аварий». Вновь утвержденным положением уже предусматривалась возможность дополнительного поощрения награждаемого водителя путем вручения ему от имени администрации предприятия (организации), в котором он работает, «ценного подарка или денежной премии до 2-х среднемесячных заработных плат за счет средств предприятия»<sup>1</sup>. При этом новое положение также в числе обязательных условий для награждения знаком «За работу без аварий» предусматривало *полное отсутствие у водителя нарушений правил дорожного движения за период не менее трех лет*, что должно было удостоверяться органами Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России на оборотной стороне наградного листа.

Дополнительно можно отметить, что после принятия Федерального закона № 5-ФЗ от 12 января 1995 года «О ветеранах» значок «За работу без аварий» любой степени был включен в перечень ведомственных знаков отличия в труде, дающих право на присвоение звания «Ветеран труда» и, как следствие, получение в дальнейшем соответствующих льгот. Данное положение было подтверждено как письмом Министерства труда и социального развития Российской Федерации от 15 сентября 1997 года № 4545-СК «О ведомственных знаках отличия в труде, учитываемых при присвоении звания «Ветеран труда», так и многочисленной судебной практикой.

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации №181 от 24 декабря 2001 года «О совершенствовании порядка награждения ведомственными нагрудными знаками (значками) отличия, почетными грамотами и объявления благодарности Министра транспорта Российской Федерации» были изменены порядок вручения нагрудного значка «За работу без аварий» I степени и размер премии, которую мог получить награждаемый водитель. Однако приказом № 85 от 19 июля 2005 года Положения о нагрудном значке «За работу без аварий» для работников автомобильного транспорта всех степеней были признаны утратившими силу. Вместо него в 2007 году был принят Приказ Минтранса РФ от 20 июня 2007 г. № 80 «Об учреждении нагрудных знаков отличия Министерства транспорта Российской Федерации», в соответствии с

---

<sup>1</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 07.08.1998 № 98 «Об утверждении Примерного положения о нагрудном значке «За работу без аварий». [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 30 апр. 2016 г.)

которым в настоящее время утверждены новые знаки отличия «За безаварийную работу» трех степеней. Однако данный приказ уже содержит положение о том, что «решение о премировании лиц, отмеченных знаком отличия, и размерах премии *принимается руководством администрации (индивидуальным предпринимателем) самостоятельно*»<sup>1</sup>.

Вторым направлением для использования административно-поощрительных мер является государственное стимулирование совершения управляемыми субъектами общественно-полезных действий, превышающих требования нормативных правовых актов, определяемых как «идеальное правомерное поведение». В данном случае использование метода административно-правового принуждения со стороны государства является недопустимым, так как субъектом управления нормы права не только не нарушаются, но и не могут быть нарушены априори, а применение метода убеждения в силу ряда причин (традиционный менталитет, возникшее недоверие к органам власти и прочее) оказывается неэффективным. Соответственно, административно-правовое поощрение становится *единственно возможным эффективным методом* достижения необходимого для государства результата. Так, например, Е.В. Дьяченко предлагает таким образом стимулировать деятельность по розыску лиц, совершивших преступления, в том числе и лиц, которые совершили ДТП и скрылись с места происшествия. Для этого, по её мнению, «следует разработать и принять «закон «О выплате премий по розыску преступников, скрывающихся от предварительного следствия и правосудия», в котором стоит закрепить поощрительные нормы, определяющие размер денежного вознаграждения, выплачиваемого по розыску преступника в зависимости от степени тяжести им совершённого либо подозреваемого в совершении преступления»<sup>2</sup>. И здесь уже меры поощрения выступают не как парная категория с административно-правовым принуждением, а как абсолютно самостоятельное средство достижения ожидаемого поведения управляемого субъекта.

В качестве практического примера здесь можно привести деятельность граждан в качестве внештатных сотрудников полиции. Инструкция, утвержденная Приказом МВД России от 10.01.2012 года № 8 «Об утверждении Инструкции по организации деятельности внештатных сотрудников полиции», предусматривает, что внештатные сотрудники полиции привлекаются к сотрудничеству, среди прочего и по таким направлениям деятельности полиции, как *предупреждение* и пресечение

<sup>1</sup> Приказ Минтранса РФ от 20 июня 2007 г. № 80 «Об учреждении нагрудных знаков отличия Министерства транспорта Российской Федерации». [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 30 апр. 2016 г.)

<sup>2</sup> Дьяченко Е.В. Поощрения как позитивные санкции нормы права: Дис. ... кандидата юридических наук. Краснодар, 2011. С. 10.



преступлений, а также *административных правонарушений* (пункт 4.2.) и *обеспечение безопасности дорожного движения* (пункт 4.5.). При этом частью 3 статьи 26 Федерального закона от 02.04.2014 № 44-ФЗ «Об участии граждан в охране общественного порядка» предусмотрено, что внештатным сотрудникам полиции по месту работы *предоставляется* ежегодный дополнительный отпуск без сохранения заработной платы продолжительностью до десяти календарных дней. А часть 5 данной статьи указывает, что внештатные сотрудники полиции за активное содействие органам внутренних дел (полиции), *оказание помощи полиции в выполнении возложенных на нее обязанностей могут поощряться* в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в сфере внутренних дел. В свою очередь пунктом 30 Инструкции, утвержденной Приказом МВД России от 10.01.2012 года № 8, также предусмотрено, что внештатные сотрудники полиции *за активное содействие органам внутренних дел Российской Федерации*, за помощь в раскрытии преступлений и задержании лиц, их совершивших, *могут поощряться в установленном порядке*. Положения вышеуказанных нормативных правовых актов полностью согласуются с положением пункта 34 статьи 13 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», в соответствии с которой полиция имеет право *объявлять о назначении вознаграждения* за помощь в раскрытии преступлений и задержании лиц, их совершивших, *и выплачивать его гражданам*; а также *поощрять граждан*, оказавших помощь полиции в выполнении иных возложенных на нее обязанностей.

Аналогичным образом обстоит дело и с такой категорией граждан, как народные дружинники. Основным отличием здесь будет являться то, что меры поощрения для данной категории предоставляются органами региональной и муниципальной власти.

Третьим, исключительным, направлением применения административно-правового поощрения можно назвать стимулирование деятельности по снижению или ликвидации вредных последствий от уже совершенного противоправного действия, осуществляемой самим правонарушителем. Д.Н. Бахрах называет данный вид «*относительным поощрением*», относя к ним «полезные действия по устранению вредных последствий ранее совершенных нарушений, по исправлению, перевоспитанию»<sup>1</sup>. Аналогичный взгляд на данную группу поощрительных мер высказывают М.Б. Смоленский, В.Е. Степенко. В свою очередь А.Д. Благоев относит их в группу «поощрений, освобождающих от обременений»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Бахрах Д.Н. Административное право России: учебник. М.: Эксмо, 2010. С.329-330.

<sup>2</sup> Благоев А.Д. Административно-правовой режим оборота оружия в Российской Федерации: Дис. ... кандидата юридических наук. Москва, 2007. С. 189.

В данном случае правонарушение уже совершено и о стимулировании необходимого правомерного поведения речь не идет. Вместе с тем для государства важно не только не допустить совершения правонарушения и, соответственно, наступления вредных последствий общественно опасных противоправных поступков, но и предпринять необходимые меры для их минимизации в случае, когда предотвратить или пресечь проступок по каким-либо причинам не представилось возможным.

Здесь необходимо отметить, что рассматриваемый вид поощрений, как государственно-правовой метод, достаточно широко применяется в сфере уголовного права. В числе же мер административно-правового метода его составляющая до последнего времени была не так значительна в силу того, что наказания, применяющиеся за совершение административных правонарушений, в том числе в области дорожного движения, гораздо меньше тех, которые предусмотрены за совершение уголовных преступлений, как по объему неблагоприятных последствий, наступающих для нарушителя, так и по длительности их применения.

В то же время редакция Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которая стала действовать после принятия Федерального закона от 06.12.2011 № 404-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», для использования указанных поощрительных мер предусматривает достаточно широкий перечень оснований, зависящих от воли и сознательного поведения правонарушителя. На сегодняшний день в их число входят:

- раскаяние лица, совершившего административное правонарушение;
- добровольное прекращение противоправного поведения лицом, совершившим административное правонарушение;
- добровольное сообщение лицом, совершившим административное правонарушение, в орган, уполномоченный осуществлять производство по делу об административном правонарушении, о совершенном административном правонарушении;
- оказание лицом, совершившим административное правонарушение, содействия органу, уполномоченному осуществлять производство по делу об административном правонарушении, в установлении обстоятельств, подлежащих установлению по делу об административном правонарушении;
- предотвращение лицом, совершившим административное правонарушение, вредных последствий административного правонарушения;
- добровольное возмещение лицом, совершившим административное правонарушение, причиненного ущерба или добровольное устранение причиненного вреда;

- добровольное исполнение до вынесения постановления по делу об административном правонарушении лицом, совершившим административное правонарушение, предписания об устранении допущенного нарушения, выданного ему органом, осуществляющим государственный контроль (надзор).

Вместе с тем следует отметить, что применение данного вида административно-правовых поощрений, как метода стимулирования правомерного поведения, осложнено тем, что использование рассматриваемых поощрительных мер практически всегда осуществляется по усмотрению судьи или должностного лица, что, в свою очередь, вызвано отсутствием какой-либо регламентации порядка и объема их предоставления. Формально это приводит к тому, что предоставление поощрительных мер, направленных на снижение объема неблагоприятных последствий, не является обязательным (исключение составляет п. 4 примечания к статье 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях). В области же обеспечения безопасности дорожного движения применение стимулирования деятельности по снижению или ликвидации вредных последствий от уже совершенного противоправного деяния, осуществляемой самим правонарушителем, и вовсе зачастую является невозможным. Это обусловлено тем, что санкции многих статей, предусматривающих ответственность за правонарушения в указанной области, содержат единственно возможный вид и размер административного наказания вне зависимости от наличия смягчающих или отягчающих обстоятельств.

В то же время примером применения мер административно-правового поощрения в данном направлении может служить реализация положений пункта 1.3. части 1 статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в соответствии с которым при уплате административного штрафа лицом, привлеченным к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного главой 12 вышеназванного Кодекса, за исключением административных правонарушений, предусмотренных частью 1.1 статьи 12.1, статьей 12.8, частями 6 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частью 5 статьи 12.15, частью 3.1 статьи 12.16, статьями 12.24, 12.26, частью 3 статьи 12.27 вышеуказанного Кодекса, не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа административный штраф может быть уплачен в размере половины суммы наложенного административного штрафа.

Подводя итог вышесказанного, можно отметить, что административно-правовое поощрение - это вид юридического стимулирования, применяемый государством (или от имени государства) к субъекту за осознанное добросовестное исполнение им своих обязанностей (поступок) или за достижение социально-полезного результата,

превышающего обычные требования (заслуга), целями которого является побуждение лица к дальнейшему правомерному поведению и совершению подобных деяний другими гражданами<sup>1</sup>. При этом обязательность предоставления заранее установленных мер стимулирования гарантируется государством в лице органов исполнительной и судебной власти.

В современных условиях государство в целях решения стоящих перед ним задач, в том числе и в области дорожного движения, имеет возможность использовать достаточно широкий арсенал административно-поощрительных мер. При этом поощрительные меры могут выступать как часть метода убеждения, если применение данных мер осуществляется по усмотрению управляющего субъекта, либо как часть самостоятельного метода поощрения, если применение мер положительного стимулирования при достижении определенных показателей является обязательным и гарантируется государством. В целом административно-правовое поощрение, как самостоятельный метод государственного управления, в области дорожного движения может применяться в трех основных направлениях:

- стимулирование необходимого правомерного поведения управляемых субъектов;
- побуждение к осуществлению общественно-полезных действий, превышающих требования нормативных правовых актов (идеальное правомерное поведение);
- стимулирование деятельности по снижению или ликвидации вредных последствий от уже совершенного противоправного действия, осуществляемой самим правонарушителем.

Это связано с тем, что правомерное поведение – это очень широкое понятие, которое включает в себя не только *необходимое* (то есть соблюдение установленных запретов и исполнение обязанностей) правомерное поведение граждан и организаций, но и осуществление ими общественно-полезных действий, превышающих требования нормативных правовых актов, то есть «*идеальное* правомерное поведение»<sup>2</sup>. Также в состав правомерного поведения включаются ситуации, когда правонарушение уже совершено, но лицо, его совершившее, осуществляет осознанные действия по снижению вредных последствий своих противоправных действий.

Эффективность поощрительных норм будет зависеть от соразмерности или пропорциональности применяемой меры ожидаемому поведению управляемого. То есть, с одной стороны, низкая ценность

<sup>1</sup> См. Нырков В.В. Поощрение и наказание как парные юридические категории: Автореф. дис. ... кандидата юридических наук. Саратов, 2003. С. 9.

<sup>2</sup> Тюрина Н.И. Правомерное поведение как объект юридического исследования: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2003. С.148.

предлагаемого поощрения за выполнение труднодостижимой задачи, скорее всего, не окажет необходимого влияния на поведение управляемых субъектов. С другой стороны, завышенная награда за незначительный правомерный поступок может исказить представления граждан о характере и степени полезности оцениваемого правомерного поведения, что не только не приведет к улучшению существующей ситуации, но может даже и ухудшить её.

При этом наиболее обоснованным направлением использования государственными органами метода административно-правового поощрения является стимулирование общественно-полезных действий, превышающих требования нормативных правовых актов (идеальное правомерное поведение), среди которых особо можно выделить деятельность, направленную на выявление и фиксацию латентных правонарушений в области дорожного движения.

## 2. Зарубежный опыт стимулирования правомерного поведения на дорогах

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения и стимулирования правомерного поведения участников дорожного движения уже длительное время является международной. Не случайно Генеральная Ассамблея ООН своей резолюцией от 10 мая 2010 года № 64/255 объявила период с 2011 по 2020 год «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». Соответственно, в ряде зарубежных стран в настоящее время накоплен достаточно богатый опыт использования различных мер, в том числе и мер поощрения, позволяющих добиться от участников дорожного движения правомерного поведения.

В свою очередь, проводя сравнительно-правовой анализ использования мер административно-правового поощрения в России и зарубежных странах, можно выделить опыт нормативно-правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения в странах СНГ, имеющих общую с Российской Федерацией первооснову в виде законодательства Советского Союза, и опыт стран дальнего зарубежья.

Следует отметить, что обеспечение безопасности дорожного движения в большинстве зарубежных стран, так же как и в Российской Федерации, на сегодняшний день осуществляется, прежде всего, путем использования мер административно-правового принуждения. При этом набор основных средств, с помощью которых обеспечивается должное поведение управляемых субъектов в рассматриваемой области, в подавляющем большинстве случаев совпадает. Это ограничение движения при проведении массовых спортивных и культурных мероприятий, а также в случае возникновения чрезвычайных происшествий, применение за совершенные правонарушения мер административного взыскания в виде предупреждения, штрафа, лишения права управления транспортными средствами или административного ареста, использование мер административного пресечения в виде принудительной остановки транспортных средств и другие. В то же время в ряде зарубежных стран активно используются и различные меры административно-правового поощрения.

Так, на сегодняшний день практически во всех странах Европы, а также в Австралии, Израиле, Канаде, Китае, ОАЭ, Республике Корея, США и ряде других государств используются балльные системы оценки правомерного поведения на дорогах. При этом наблюдается тенденция к увеличению числа стран, применяющих данную систему для обеспечения безопасности дорожного движения. Срок действия штрафных баллов варьируется в основном от одного года до трех лет, но может быть и

бессрочным, как, например, в Чехии. При этом выделяют два типа балльных систем: накопительные и списывающие. В первом случае водитель получает штрафные баллы за совершенные правонарушения до достижения определенного максимума, после чего его лишают права управления транспортным средством. Во втором случае – наоборот: начинающему водителю присваивается определенное число баллов, которые по мере нарушения правил дорожного движения списываются, пока не будут списаны полностью, после чего водителя также отстраняют от управления транспортным средством. При этом следует отметить, что в ряде стран штрафные баллы начисляют участникам дорожного движения не только тогда, когда они выступают в роли водителей, но и тогда, когда они совершают грубые правонарушения, являясь пассажирами, пешеходами или велосипедистами (например, управляют велосипедом в состоянии алкогольного опьянения).

Учитывая тот факт, что накопление (аннулирование) определенного минимума штрафных баллов предусматривает, как правило, применение к правонарушителю наказания в виде лишения или ограничения права управления транспортным средством на срок от одного месяца до пяти лет, то одновременно с мерами принуждения во многих странах в целях стимулирования необходимого правомерного поведения участников дорожного движения используется метод административно-правового поощрения. Мерами поощрения в данном случае выступают увеличение лимита штрафных баллов, сокращение (аннулирование) уже начисленных штрафных баллов, а также снижение установленного срока лишения права управления транспортным средством. В качестве основания для применения указанных поощрительных мер могут являться: длительное (не менее одного года) управление транспортным средством без нарушений, окончание специальных учебных курсов, добровольное прохождение специального медицинского и психологического обследования с получением по его результатам положительного заключения, повторная сдача теоретического экзамена на знание Правил дорожного движения.

Так, например, в Федеративной Республике Германия, где после набора 8 штрафных баллов водитель лишается права управления транспортным средством, снизить количество начисленных штрафных баллов можно, если водитель **добровольно** посетит семинары о правильном вождении в Германии (Aufbauseminar). Данные семинары обычно представляют собой четыре 135 минутных занятия в аудитории (12 уроков) и полчаса вождения. Также количество штрафных баллов можно уменьшить после, опять же **добровольного**, участия в консультации по психологии поведения участников дорожного движения (Verkehrspsychologische Beratung). С целью исключения злоупотребления данным видом административно-правового поощрения посещение

вышеуказанных курсов является *платным* (стоимость первого обычно составляет 250-350 евро, второй - дороже) и разрешено не чаще чем *1 раз в пять лет* (точнее, посещать чаще не запрещено, но снизить количество штрафных баллов это не поможет). Здесь следует также отметить, что прохождение данных курсов может быть *и обязательным (фактически принудительным)*, когда количество баллов уже достигло критической отметки, но в этом случае их прохождение не будет способствовать снижению количества штрафных баллов.

Так как в Германии начисленные штрафные баллы имеют определенный срок действия, то снижение количества штрафных баллов автоматически также будет происходить, если водитель не будет совершать новых правонарушений на протяжении срока действия уже начисленных штрафных баллов или совершенные правонарушения будут не грубыми. В Чехии же, например, штрафные баллы срока давности не имеют, поэтому необходимое правомерное поведение водителей на дорогах там дополнительно стимулируется возможностью снижения уже начисленных баллов. Так, например, если водитель в течение года с момента совершения последнего нарушения Правил дорожного движения больше не совершает новых правонарушений, то его поощряют тем, что сокращают количество начисленных баллов на 4, и так далее за каждый следующий год, пока количество начисленных штрафных баллов не аннулируется полностью. Здесь стоит отметить, что максимально возможное количество штрафных баллов, после достижения которого следует лишение права управления транспортным средством, в Чехии равно 12. Понятно, что совершение новых правонарушений не только приводит к увеличению штрафных баллов, но и прекращает действие поощрительных мер.

Во Франции количество штрафных баллов тоже можно снизить, если не нарушать правила дорожного движения на протяжении длительного (от шести месяцев до трех лет) промежутка времени. Похожие системы поощрений за езду без нарушения правил дорожного движения действует в Испании, США и Республике Корея.

Можно отметить, что в Республике Корея путем увеличения лимита штрафных баллов стимулируется не только необходимое правомерное, но и идеальное правомерное поведение участников дорожного движения. Данное стимулирование заключается в том, что лицу, сообщившему в полицию сведения об автомобиле, покинувшем место ДТП, либо задержавшему водителя, являющегося виновником дорожно-транспортного происшествия с пострадавшими, предоставляется 40 «бонусных» баллов, которые можно использовать для списания как уже имеющихся штрафных баллов, так и тех, которые могут быть начислены в



будущем<sup>1</sup>. Для сравнения необходимо отметить, что в Республике Корея при получении в течение года 40 и более штрафных баллов водитель отстраняется от управления транспортным средством на срок, равный в днях количеству штрафных баллов, с обязательным направлением на учебные курсы по безопасности дорожного движения. А в случае, если количество штрафных баллов за тот же период превысит 120, то водительское удостоверение и вовсе аннулируется.

То есть можно отметить, что балльная система учета нарушений участников дорожного движения в большинстве зарубежных стран используется не только в качестве меры принуждения для злостных нарушителей правил дорожного движения, но и как система воспитания и поощрения лиц, которые совершили негрубые правонарушения в области дорожного движения, но готовы исправиться.

Как мы отмечали в начале данной главы, обеспечение безопасности дорожного движения в большинстве зарубежных стран, так же как и в Российской Федерации, на сегодняшний день осуществляется, прежде всего, путем использования метода административно-правового принуждения. При этом набор основных средств, с помощью которых обеспечивается должное поведение управляемых субъектов в рассматриваемой области, в подавляющем большинстве случаев совпадает. В частности, наиболее распространенным видом административного наказания в других странах также является административный штраф.

Особенностью использования штрафных санкций за противоправные действия в ряде стран является одновременное применение мер административно-правового поощрения для лиц, оплачивающих штрафы *до вступления постановления об их наложении в законную силу*. Так, например, во Франции все нарушения правил дорожного движения в зависимости от степени общественной опасности разделены на 5 классов, каждому из которых соответствует свой фиксированный размер штрафа. При этом срок обжалования вынесенного постановления составляет 45 дней. В случае если нарушитель сразу признает свою вину и оплачивает наложенный ему штраф в течение 15 дней, то сумма, которую необходимо оплатить, уменьшается в 1,5 раза. Однако при этом следует отметить, что данное правило не распространяется на правонарушения, относящиеся к 5 классу и, соответственно, имеющие наибольшую степень общественной опасности.

Схожий принцип административно-правового поощрения лиц, оплачивающих наложенные на них штрафы до вступления в законную силу постановления об их наложении, также применяется и в Испании.

---

<sup>1</sup> Предупреждение систематических нарушений правил дорожного движения: обзорная информация. Выпуск 19. М.: НИЦ БДД МВД России, 2007. С.35.

Основное отличие заключается в том, что срок, в течение которого можно осуществить оплату штрафа в сокращенном виде, составляет 20 дней, а сумма наложенного штрафа уменьшается в два раза. При этом правонарушителю следует учитывать, что оплата штрафа с 50% скидкой влечет за собой отказ от каких-либо претензий и *лишает его права на административное обжалование постановления.*

Из стран, ранее входивших в состав Советского Союза, на сегодняшний день данный вид административно-правового поощрения используется в Республике Молдова. Здесь, в соответствии с частью 3 статьи 34 Кодекса Республики Молдова о правонарушениях<sup>1</sup>, лицо, привлеченное к административной ответственности в виде штрафа, имеет право оплатить половину установленной суммы, если оплата будет произведена в течение **72 часов** с момента вынесения постановления. С законодательной инициативой о введении аналогичной системы стимулирования лиц, оплачивающих штрафы до вступления постановления об их наложении в законную силу, также выступили генеральная прокуратура<sup>2</sup> и дорожная полиция<sup>3</sup> Республики Казахстан.

Таким образом, зарубежный опыт применения указанной меры положительного стимулирования показывает, что во всех рассмотренных случаях размер штрафа снижается только при его уплате *до вступления в законную силу постановления о наложении данного штрафа.* Кроме того, в практике зарубежных стран добровольная уплата правонарушителем штрафа в уменьшенном размере автоматически лишает правонарушителя права на административное обжалование постановления. То есть «скидка» направлена не столько на стимулирование добровольной уплаты правонарушителем штрафа (как само собой разумеющийся факт, неисполнение которого в большинстве случаев повлечет увеличение размера штрафа), сколько применяется с целью снижения нагрузки на суды и службы исполнения административного наказания, тем самым экономя бюджетные средства, необходимые для содержания штата указанных органов.

Аналогичный принцип был заложен и в законопроекты № 41730-6 и № 456733-6, рассматривавшиеся в свое время в Государственной Думе Российской Федерации. Однако окончательная редакция статьи 31.2

<sup>1</sup> Кодекс Республики Молдова о правонарушениях [Электронный ресурс] // СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ. URL: [http://base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=25958](http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=25958) (дата обращения: 30 янв. 2016 г.).

<sup>2</sup> Генпрокурор РК предложил «стимулировать» должников [Электронный ресурс] // ИА Казинформ [сайт]. URL: <http://www.inform.kz/rus/article/2539103> (дата обращения: 30 янв. 2016 г.).

<sup>3</sup> Дорожная полиция предложила снизить в два раза размер штрафа в случае оплаты его в течение одного дня [Электронный ресурс] // Zakon.KZ. [сайт]. URL: <http://www.zakon.kz/kazakhstan/4555099-dorozhnaja-policija-predlozhila-snizit.html> (дата обращения: 30 янв. 2016 г.).

Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которая действует с 1 января 2016 года, увеличила срок, в течение которого может быть уплачен штраф в уменьшенном размере, до 20 суток с момента вынесения постановления. Это позволяет правонарушителю снизить размер уплачиваемого штрафа и при этом одновременно обжаловать постановление о его наложении. Кроме того, действующая редакция вышеуказанного Кодекса не требует наличие факта признания правонарушителем своей вины.

Административно-правовое поощрение в виде уменьшения размера штрафа или сокращения срока лишения права управления транспортным средством используется также и в Соединенных Штатах Америки. Здесь применение данного вида поощрения осуществляется в отношении лиц, **впервые привлекаемых к ответственности** за правонарушения, не связанных с насилием или распространением наркотиков (то есть в том числе и к лицам, совершившим правонарушения в области дорожного движения), и при этом **полностью признавших свою вину**. Часть наказания, от которой освобождается правонарушитель, по усмотрению суда может быть признана условной либо заменена какими-либо исправительными работами на благо общества или потерпевшего. Следует отметить, что вид и состав исправительных работ в этом случае законодательно не определен и чаще всего назначается судом по собственному усмотрению, что, в свою очередь, иногда приводит к появлению нестандартных судебных решений. В качестве примера здесь можно привести решение судьи Муниципального суда города Кливленда<sup>1</sup>, который при замене части наказания за нарушение правил дорожного движения, обязал правонарушителя в течение двух дней на протяжении одного часа находиться на перекрестке и демонстрировать проезжающим водителям плакат с социальной рекламой, направленной на предотвращение нарушений правил дорожного движения. Курьёзность судебного решения заключалась в том, что основанием для привлечения к ответственности послужил факт объезда правонарушителем стоявшего около остановки школьного автобуса справа по тротуару, а вышеуказанный плакат с социальной рекламой содержал надпись «Only an Idiot would drive on the sidewalk to avoid a school bus» (только идиот заезжает на тротуар, чтобы объехать школьный автобус). Таким образом, получалось, что водитель, нарушивший правила дорожного движения, фактически признавал наличие у себя психического заболевания «идиотизм». В итоге многими лицами, не знакомыми с системой мер административно-правового поощрения, действующими в Соединенных Штатах Америки, данный случай был воспринят как факт применения в

---

<sup>1</sup> Нарушительница ПДД из США признала свой идиотизм [Электронный ресурс] // МераПресса.РУ [сайт]. URL: <http://www.megapressa.ru/narushitelnica-pdd-iz-ssha-priznala-svoj-idiotizm.html> (дата обращения: 30 янв. 2016 г.).

отношении нарушителя Правил дорожного движения особо изощренного вида наказания.

Периодически в ряде зарубежных стран государственные органы применяют меры административно-правового поощрения в целях стимулирования необходимого правомерного поведения участников дорожного движения не только у граждан, которые ранее уже совершали правонарушения и могут лишиться права управления транспортным средством, но и тех, кто и ранее и так не нарушал Правила дорожного движения.

Так, в Аргентине накануне чемпионата мира по футболу, который состоялся в ЮАР в 2010 году, власти аргентинской столицы Буэнос-Айрес объявили о том, что среди водителей, которые не нарушат правила дорожного движения за период, предшествующий началу чемпионата мира, будет проводиться лотерея. В качестве приза данной лотереи выступили билеты на футбольные матчи с участием национальной команды этой страны. Учитывая, что большинство жителей Аргентины являются большими поклонниками данного вида спорта, проведение рассматриваемой акции произвело должный эффект. Впоследствии аналогичная акция была проведена и накануне Кубка Америки по футболу, который проходил среди национальных сборных стран Южной Америки в 2011 году. В качестве существенного недостатка подобных акций специалистами отмечалась кратковременность их воздействия на поведение участников дорожного движения. В частности, в самой Аргентине уровень дорожно-транспортной аварийности снижался только на период проведения указанных лотерей, а затем быстро возвращался на старый уровень. С другой стороны, подобные акции наглядно доказывают, что многие лица, которые нарушают Правила дорожного движения, несмотря на риск быть привлеченным к административной ответственности, готовы их соблюдать при наличии надлежащего стимула, а использование мер административно-правового поощрения в отношении участников дорожного движения всегда дает положительный эффект.

Этот вывод экспериментальным путем решили доказать швейцарские эксперты в области безопасности дорожного движения. Для этих целей в столице Швеции Стокгольме представители Шведского Объединения за дорожную безопасность и представительства компании Volkswagen провели специальный эксперимент по влиянию поощрительных мер на поведение водителей на дорогах. В частности, около одной из стокгольмских школ установили специальную видеокамеру, которая фиксировала соблюдение скоростного режима. Одновременно с этим недалеко от камеры разместили информацию о том, что все водители, едущие на данном участке со скоростью не более 30 км/ч (именно такое ограничение скорости движения было установлено на данном участке дороги), станут участниками лотереи с хорошими призами.

Призы лотереи были приобретены на часть денежных средств, поступивших в городской бюджет за штрафы за превышение скорости. В результате нескольких дней наблюдений выяснилось, что средняя скорость автомобилей, проезжающих по участку, снизилась с 37 до 30 км/час.

Меры административно-правового поощрения используются в ряде зарубежных стран также и с целью стимулирования идеального правомерного поведения, направленного на обеспечение неотвратимости наказания за совершенное нарушение. Так, например, в Канаде в настоящее время разработана, прошла тестирование и активно используется специальная программа SpotSquad<sup>1</sup>, предназначенная для смартфонов и применяемая для борьбы с нарушениями правил остановки и стоянки. После установки указанной программы на свой смартфон его владельцу достаточно сфотографировать неправильно припаркованный автомобиль, после чего данная программа автоматически отправляет полученное фото с координатами места совершения правонарушения (также определяемого автоматически с помощью GPS) в муниципальную службу контроля за парковками либо в полицию. После получения сообщения представители правоохранительных служб выезжают на место нарушения для привлечения владельца автомобиля к административной ответственности в виде штрафа, а при необходимости и эвакуации транспортного средства. Лицо, передающее информацию о нарушениях правил парковки, начиная с четвертого подтвердившегося сообщения, начинает получать материальное вознаграждение в виде 10% от суммы штрафа, наложенного на правонарушителя. Размер вознаграждения растет по мере увеличения числа подтвердившихся сообщений и может достигнуть 40% от суммы штрафа. Сумма вознаграждения после вынесения постановления о штрафе автоматически отправляется на счет телефона, с которого пришло сообщение. Это позволяет соблюсти полную конфиденциальность и избавить человека, оказывающего помощь службе контроля за парковками и полиции, от лишней бюрократии.

В настоящее время подобная программа действует и в Российской Федерации на региональном уровне в городе Москве. Это мобильное приложение «Помощник Москвы», которое загружается на любые смартфоны, работающие на операционной системе Android. Как отмечает Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, чтобы получить доступ к приложению, необходимо зарегистрироваться на портале госуслуг Москвы и скачать приложение. Приложение доступно для установки на любой современный смартфон, имеющий камеру с 5 мегапикселями или выше, 50 мегабайт свободного места и GPS/ГЛОНАСС приемник. После этого любой

---

<sup>1</sup> Spot Squad [Электронный ресурс] URL: <http://www.spotsquad.ca> (дата обращения: 30 янв. 2014 г.).

неравнодушный человек, если заметит на дороге, что автомобиль нарушает правила парковки, с помощью приложения может зафиксировать правонарушение. С помощью спутниковой навигации GPS/ГЛОНАСС приложение фиксирует точную координату нарушения, государственный номер автомобиля и направляет материалы о нарушении правил дорожного движения в Центр обработки информации. Далее сотрудники ЦОДД вынесут постановление о привлечении владельца транспортного средства к административной ответственности. При этом влияние человеческого фактора исключено: отправка данных возможна только с места фиксации нарушения, существует электронная подпись всех фотографий, устройство защищено от взлома, а данные передаются по зашифрованным каналам<sup>1</sup>. Как сообщает сайт «1ГАИ», активным гражданам, помогающим фиксировать нарушения ПДД на улицах Москвы, начислят баллы (в стандартном случае 200), которые в будущем можно будет обменять на государственные платные услуги. Например, баллами можно будет оплатить парковку в Москве, приобрести билет на общественный транспорт и т.п.

Еще одним направлением использования мер административно-правового поощрения в целях стимулирования правомерного поведения участников дорожного движения в зарубежных странах является система коэффициентов бонус-малус, применяемая страховыми компаниями при расчете стоимости договора страхования. Здесь следует заметить, что чаще всего речь идет о системе ОСАГО (обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев), действующей во многих странах. При этом административно-правовая составляющая данного вида материального поощрения заключается в том, что в большинстве случаев размер понижающих коэффициентов и порядок их применения строго регламентируется государством, закрепляется в законах либо подзаконных актах и обязателен для применения всеми страховыми компаниями. Рассмотрим опыт ряда стран по мере роста максимально возможной скидки за безаварийную езду.

Так, например, в Израиле скидка 5% дается за каждый год безаварийной езды в течение пяти лет. Таким образом, максимально возможная скидка составляет 25% от стоимости страхового полиса.

В свою очередь, в Чехии система поощрения безаварийности похожа на российскую. Скидка 5% дается за каждый последующий год безопасной езды. За 10 лет она может достигать до 50% от стоимости полиса.

---

<sup>1</sup> Новое мобильное приложение «Помощник Москвы», фиксирующее нарушения правил дорожного движения, доступно для москвичей. [Электронный ресурс] // Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы [сайт]. URL: [http://dt.mos.ru/presscenter/news\\_department/detail/2112223.html](http://dt.mos.ru/presscenter/news_department/detail/2112223.html) (дата обращения 30 мар. 2016 г.).

В Польше трехлетнее использование автомобиля без аварий премируется скидкой 60% от базового тарифа. Во Франции максимальная величина скидки также может достигнуть 60%.

Достаточно сложная система поощрений водителей действует в Германии, где после первого и второго года безаварийной езды скидка по обязательному страхованию гражданской ответственности составляет соответственно 10% и 15%. Всего тарифная сетка включает 25 ступеней учета безаварийности. На последней ступени (22 года без аварий) скидка составляет целых 70%.

Максимально возможная скидка за безаварийную езду предоставляется в Италии. В данной стране существует 14 ступеней учета безопасного управления транспортным средством. На последней, 14 ступени, скидка составляет 80% от стоимости страхового полиса.

В Соединенных Штатах Америки нет единой системы предоставления скидок за безаварийную езду, каждый штат устанавливает свою систему. В то же время следует отметить, что во многих штатах данной страны применение понижающего коэффициента зависит не только от наличия-отсутствия фактов дорожно-транспортных происшествий, но и от наличия-отсутствия (количества) фактов привлечения к ответственности за нарушения правил дорожного движения.

Таким образом, можно отметить, что обеспечение безопасности дорожного движения в большинстве зарубежных стран, так же как и в Российской Федерации, осуществляется, прежде всего, путем применения метода административно-правового принуждения. Применение же метода административно-правового поощрения в настоящее время носит в основном вспомогательный характер и направлено на снижение вредных последствий от совершенного правонарушения либо на обеспечение принципа неотвратимости наказания. Необходимое правомерное поведение в области дорожного движения во многих странах стимулируется с помощью применения системы понижающих коэффициентов в рамках обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев. Также можно отметить, что страны, в которых внедрена балльная система учета нарушений участников дорожного движения, активно используют данную систему не только в качестве меры принуждения для злостных нарушителей правил дорожного движения, но и как систему воспитания и поощрения лиц, которые совершили негрубые правонарушения в области дорожного движения и готовы исправиться.

Несмотря на схожесть основных средств, с помощью которых осуществляется достижение должного поведения управляемых субъектов в рассматриваемой области, в Российской Федерации и за рубежом конкретный состав данных средств, а также порядок их применения практически в каждой стране имеет свои индивидуальные особенности,

определяемые экономическим положением, традициями и менталитетом. Соответственно, и перенос в российскую действительность отдельных наиболее эффективных элементов, используемых в настоящее время в зарубежных странах в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, также должен осуществляться только с учетом экономических, социальных и иных особенностей нашего государства.



### 3. Современные возможности использования метода поощрения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

Как было отмечено в предыдущих параграфах, государство для решения стоящих перед ним задач в области обеспечения безопасности на современном этапе своего развития в первую очередь обращается именно к методу административно-правового принуждения. В отдельных случаях (как, например, при использовании административно-предупредительных мер в рамках чрезвычайного положения) данный метод, действительно, выступает как единственно действенный инструмент исполнения управленческих решений. Но его абсолютизация как универсального метода административного регулирования недопустима.

Как полагает Н.С. Семенов, «закрепление положительных способностей и навыков в качестве общественных, общезначимых ценностей наиболее эффективно в отсутствие принуждения со стороны государства»<sup>1</sup>. Согласен с ним и Д.Н. Бахрах, который, говоря об использовании государством для достижения необходимых ему результатов различных методов, отмечает, что «стимулирование предполагает использование «кнута» и «пряника», применение различных поощрительных и принудительных мер, материальных и моральных факторов». При этом он приходит к выводу, что «его важнейший, наиболее эффективный вид – поощрение», а «развитая система правовых норм о поощрении и их активное использование (правоприменение) – один из показателей социальной зрелости общества и существующих в нем организаций»<sup>2</sup>.

В этой связи регулярно возникает необходимость в использовании различных видов административно-правовых поощрений, которые позволяли бы стимулировать соблюдение правил дорожного движения подавляющим большинством водителей. На это, в частности, еще в 2009 году было обращено внимание в обращении Общественной палаты Российской Федерации к Президенту Российской Федерации, в котором в целях повышения безопасности дорожного движения и снижения аварийности на дорогах среди прочего было рекомендовано «организовать систему поощрений водителей за культурную и безаварийную езду. Формы и методы такого поощрения можно разработать с участием представителей общественности»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Семенов Н.С. О некоторых проблемах применения административного принуждения в целях обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. – 2010. - № 1. – С.36.

<sup>2</sup> Бахрах Д.Н. Административное право России: учебник. М.: Эксмо, 2010. С.320.

<sup>3</sup> Обращение Комиссии по общественному контролю за деятельностью правоохранительных органов и реформированию судебной-правовой системы

Как мы отмечали в первой главе, административно-правовое поощрение как самостоятельный метод государственного управления в области дорожного движения в настоящее время может применяться в трех основных направлениях:

- стимулирование необходимого правомерного поведения управляемых субъектов;
- побуждение к осуществлению общественно-полезных действий, превышающих требования нормативных правовых актов (идеальное правомерное поведение);
- стимулирование деятельности по снижению или ликвидации вредных последствий от уже совершенного противоправного действия, осуществляемой самим правонарушителем.

Соответственно, особенности использования поощрительных мер будут зависеть от того, на достижение какого типа поведения управляемых субъектов направлено их применение.

Говоря о стимулировании необходимого правомерного поведения, в первую очередь следует отметить упоминавшийся нами ранее Приказ Минтранса РФ от 20 июня 2007 г. № 80 «Об учреждении нагрудных знаков отличия Министерства транспорта Российской Федерации»<sup>1</sup>. В соответствии с данным приказом в настоящее время для водителей автобусов, троллейбусов, трамваев, грузовых и легковых автомобилей, работающих в организациях, предприятиях, учреждениях и объединениях автомобильного и городского электрического транспорта *независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности*, а также водителей - предпринимателей без образования юридического лица утверждены нагрудные знаки отличия «За безаварийную работу» трех степеней. Данные знаки в соответствии с положением являются *одной из форм поощрения*, популяризации и пропаганды опыта водителей автомобильного и городского электрического транспорта, обеспечивающих многолетнюю безаварийную работу. Знак вручается водителям, *не допустившим* случаев нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации, повлекших дорожно-транспортные происшествия, иных нормативных правовых актов, регулирующих вопросы безопасности при эксплуатации транспортных средств в Российской Федерации, и имеющим общий пробег транспортных средств более 200, 300 и 500 тысяч километров соответственно для 3, 2 и 1 степени. При этом общий пробег транспортного средства без аварий, на

---

Общественной палаты Российской Федерации к Президенту РФ Д.А. Медведеву № 2ОПК-1/368 от 06.08.2009 года. [Электронный ресурс] // Общественная палата РФ [сайт]. URL: [http://www.oprf.ru/files/current\\_34.doc](http://www.oprf.ru/files/current_34.doc) (дата обращения: 30 апр. 2016 г.)

<sup>1</sup> Приказ Минтранса РФ от 20 июня 2007 г. № 80 «Об учреждении нагрудных знаков отличия Министерства транспорта Российской Федерации». [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 30 сен. 2016 г.)

основании которого до происшествия водитель автомобильного или городского электрического транспорта награждался знаком отличия III или II степеней, в дальнейшем для получения более высшей степени знака отличия не учитывается, если водитель совершил дорожно-транспортное происшествие по своей вине. Сведения об отсутствии указанных нарушений предоставляются подразделением Государственной инспекции по безопасности дорожного движения по месту регистрации автотранспортного средства или территориального расположения организации горэлектротранспорта на основании ходатайства организации, где работает или работал водитель транспортного средства.

В этой связи сотрудникам подразделений Госавтоинспекции (прежде всего, подразделений пропаганды) необходимо проводить работу с организациями и предпринимателями без образования юридического лица, в составе которых осуществляют трудовую деятельность водители автобусов, троллейбусов, трамваев, грузовых и легковых автомобилей, об активизации работы по реализации положений данного приказа Минтранса России. Необходимо также доводить требования данного приказа до самих водителей, так как в соответствии с положением о нагрудном знаке водитель автобуса, троллейбуса, трамвая, грузового или легкового автомобиля *вправе в инициативном порядке* запрашивать в организации либо у индивидуального предпринимателя документы, подтверждающие пройденный им лично безаварийный километраж. При этом необходимо их также информировать, что нагрудный знак «За безаварийную работу» любой степени является ведомственным знаком отличия в труде и, соответственно, дает право на присвоение в дальнейшем звания «Ветеран труда» с получением соответствующих льгот (перечень которых определяется региональным законодательством).

Кроме того, так как Приказ Минтранса РФ от 20 июня 2007 года № 80 содержит положение о том, что решение о премировании лиц, отмеченных знаком отличия, и размерах премии принимается руководством администрации (индивидуальным предпринимателем) самостоятельно, сотрудникам Госавтоинспекции целесообразно провести работу с руководством указанных организаций (индивидуальными предпринимателями) и рекомендовать им утвердить локальным нормативным актом положение *об обязательном* премировании лиц, которые будут награждены знаками «За безаварийную работу» с указанием *конкретных размеров* премии с доведением данного локального нормативного акта до работников, осуществляющих трудовую деятельность в качестве водителей.

В связи с тем, что в соответствии с Положением вручение знака отличия и удостоверения к нему производится в торжественной обстановке, как правило, по месту работы водителя, можно рекомендовать принимать участие в церемонии вручения сотрудникам Госавтоинспекции

с последующим освещением данного события в средствах массовой информации.

Также можно рекомендовать сотрудникам подразделений Госавтоинспекции проработать вопрос с руководством предприятий (индивидуальными предпринимателями), где осуществляется трудовая деятельность водителей автобусов, троллейбусов, трамваев, грузовых и легковых автомобилей о принятии положений о премировании (или поощрении иного вида) водителей, которые еще не могут претендовать на получение знака отличия «За безаварийную работу», но уже в течение длительного периода осуществляют свою деятельность без нарушений Правил дорожного движения.

Еще одним направлением применения мер положительного стимулирования правомерного поведения в области обеспечения безопасности дорожного движения может являться система коэффициентов бонус-малус, применяемая страховыми компаниями при расчете стоимости договора страхования. При этом следует признать, что действующая на сегодняшний день редакция Постановления Правительства РФ от 08 декабря 2005 года №739 «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии» не позволяет говорить о системе понижающих коэффициентов (бонус), используемых при определении величины страхового тарифа, как о мерах административно-правового поощрения правомерного поведения в области безопасности дорожного движения. Это обусловлено тем, что в настоящее время поощрение в виде снижения размера стоимости страхового полиса ОСАГО предоставляется водителю не за безупречное соблюдение правил дорожного движения и *даже не за отсутствие вредных последствий*, вызванных совершенным им противоправным поступком и проявляющихся в виде дорожно-транспортного происшествия. Понижающий коэффициент применяется только при отсутствии произведенных со стороны страховой компании выплат. При этом даже размер произведенной страховой выплаты, а соответственно, и объем наступивших вредных последствий *никак не учитывается*. Следовательно, лицо, допускающее значительное число правонарушений в области дорожного движения, но в силу различных обстоятельств не ставшее виновником дорожно-транспортного происшествия либо даже совершившее ДТП, но самостоятельно возместившее ущерб, имеет полное право рассчитывать на применение поощрительных мер. А это, в свою очередь, практически нивелирует профилактический эффект данной нормы.

Вместе с тем нельзя не отметить, что предусмотренная пунктом «Д» части 2 статьи 9 указанного выше закона *возможность установления*

*коэффициентов, входящих в состав страховых тарифов, в зависимости от иных существенно влияющих на величину страхового риска обстоятельств*, действительно, имеет значительный потенциал для стимулирования правомерного поведения водителей путём применения мер административно-правового поощрения. Для этого требуется, по аналогии с рядом зарубежных стран, введение коэффициентов, учитывающих не только участие застрахованных лиц в дорожно-транспортных происшествиях, произошедших по их вине, но и наличие (отсутствие) у них административных правонарушений в области дорожного движения, а также их количества и степени общественной опасности и, соответственно, следует устанавливать понижающие коэффициенты для лиц, которые не допускают нарушений Правил дорожного движения. Учитывая, что страхование осуществляет собственник и страхуется конкретный автомобиль, то здесь могут учитываться и правонарушения, зафиксированные с помощью средств автоматической фото-видеофиксации. Принимая во внимание требование части 6 статьи 9 Федерального закона от 25 апреля 2002 года №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в части обязательного использования страховщиками установленных государством страховых тарифов, введение данных коэффициентов позволило бы стимулировать именно правомерное поведение водителей. Однако пока данные предложения не реализованы на законодательном уровне и могут использоваться при определенной доработке как законодательная инициатива.

В то же время система коэффициентов бонус-малус, применяемая страховыми компаниями при расчете стоимости договора страхования КАСКО, в отличие от системы, применяемой при расчете стоимости договора ОСАГО, разрабатывается самостоятельно страховыми компаниями. В этой связи можно рекомендовать проведение работы со страховыми компаниями с целью установления ими понижающих коэффициентов для лиц, длительное время (год и более) не допускающих нарушений Правил дорожного движения с последующим доведением данной информации до граждан, управляющих транспортными средствами.

Следует отметить, что в настоящее время с целью стимулирования правомерного поведения многими подразделениями ГИБДД также практикуется проведение разовых или кратковременных акций по поощрению водителей, соблюдающих Правила дорожного движения. Такие акции проводились сотрудниками Госавтоинспекции совместно с различными организациями в Архангельской, Липецкой, Нижегородской, Ростовской, Саратовской областях, Забайкальском и Краснодарском краях, республике Татарстан и ряде других субъектов Российской Федерации. В качестве мер поощрения чаще всего выступали различные ценные

подарки. В то же время данные поощрительные меры будут являться составной частью метода убеждения, так как водители заранее не знают об их проведении и не управляют целенаправленно своим поведением. В этой связи можно рекомендовать заранее оповещать водителей о проведении подобных акций.

На основании вышеизложенного можно отметить, что использование метода административно-правового поощрения в целях стимулирования необходимого правомерного поведения, как и было отмечено в первой главе, осуществляется государством в совокупности с методом административно-правового принуждения с целью повышения эффективности обеспечения должного поведения управляемых субъектов. И незначительное использование их в данном направлении хотя и нельзя отнести к положительным тенденциям развития современного права, данное положение вещей не следует признавать критическим.

Совсем по-другому обстоит дело при возникновении необходимости стимулирования у участников дорожного движения идеального правомерного поведения. В этом случае использование метода административно-правового поощрения со стороны управляющего субъекта будет не только оправданным, но даже и необходимым. Это обусловлено тем, что применение метода административно-правового принуждения со стороны государства для стимулирования идеального правомерного поведения является недопустимым, так как нормы права субъектом управления не только не нарушаются, но и не могут быть нарушены априори. Применение же метода убеждения в силу ряда причин (традиционный менталитет, возникшее недоверие к органам власти и прочее) оказывается неэффективным или малопродуктивным. И в первую очередь это относится к такому важному виду идеального правомерного поведения, как оказание помощи государственным органам в выявлении и фиксации латентных правонарушений в области безопасности дорожного движения.

Как верно отмечает К.Е. Игнатенкова, «эффективность правового регулирования может быть усилена как ... увеличением ответственности, так и *путем повышения ... неотвратимости ответственности*»<sup>1</sup>. То есть эффективность действия нормы закона, предусматривающей использование мер административно-правового принуждения, определяется степенью её превентивного воздействия на правонарушителя и зависит не только от объема неблагоприятных последствий, наступающих для нарушителя в случае привлечения его к ответственности, но и *от вероятности привлечения нарушителя к ответственности* за совершенное им противоправное действие. В этой

---

<sup>1</sup> Игнатенкова К.Е. Использование позитивных и негативных норм-стимулов в правовом регулировании // Современное право. – 2010. - № 7. - С.17.

связи развитие системы выявления и фиксации правонарушений с целью снижения числа латентных противоправных действий является очень актуальным. Одним из способов развития данной системы, наряду с активизацией внедрения систем автоматической фото-видеофиксации, является привлечение граждан для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения с помощью средств фотовидеофиксации, которые не работают в автоматическом режиме.

По данным Всероссийского центра исследования общественного мнения<sup>1</sup>, большинство автомобилистов считают, что к наиболее эффективным мерам, направленным на обеспечение неотвратимости наказания за нарушение правил дорожного движения, следует отнести: ужесточение наказаний за повторные нарушения - 84%; видеонаблюдение и использование системы ГЛОНАСС - 86%; установка на ведомственных машинах видеорегистраторов и фиксаторов скорости - 84%; *фиксация правонарушения на основании авторегистраторов частных лиц* - 80%. В свою очередь проведенные в Красноярском крае<sup>2</sup> и Кемеровской области<sup>3</sup> эксперименты по привлечению частных лиц к выявлению нарушений Правил дорожного движения с помощью средств видеофиксации выявили достаточно большое количество граждан, готовых таким образом участвовать в обеспечении безопасности дорожного движения. Подтвердил эти данные и проведенные в 2016 году ГИБДД опросы, первый из которых показал, что 58 % опрошенных готовы проявлять гражданскую позицию и помогать Госавтоинспекции выявлять правонарушителей на дорогах, еще 28% готовы это делать только в самых вопиющих случаях. И лишь 12% респондентов заявили, что у них нет для этого ни времени, ни желания. В свою очередь, второй опрос показал, что 37% из почти 21 000 опрошенных готовы сообщать сотрудникам ГИБДД о фактах управления транспортным средством в состоянии опьянения, а 26% - обо всех увиденных участником дорожного движения правонарушениях. При этом наиболее удобной формой передачи информации были названы мобильное приложение в телефоне (33%), звонок на «горячую линию» (26%), специальная форма на сайте ГИБДД (16%)<sup>4</sup>. Однако причины, которые побудили бы их это сделать, достаточно разнообразны. Таковыми,

<sup>1</sup> Безопасность дорожного движения глазами его участников, сотрудников ГИБДД и общества. Пресс-выпуск № 2267: [Электронный ресурс] // Всероссийский центр исследования общественного мнения [сайт]. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=459&uid=113800>

<sup>2</sup> Баршев В., Столярчук Н. Снял и сдал // Российская газета. - 2012. - № 208 (5881).

<sup>3</sup> Кларисс М. Кузбасская ГИБДД объявила набор в народный патруль [Электронный ресурс] // Российская газета. URL: <http://www.rg.ru/2013/02/08/reg-sibfo/gosavtoinspektory-anons.html>.

<sup>4</sup> Опросы общественного мнения [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция МВД России [сайт]. URL: <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=28> (дата обращения: 30 июня 2016 г.).

среди прочего, являются *материальное вознаграждение за передачу информации, обеспечение конфиденциальности* при передаче сведений о правонарушениях, *гарантия привлечения нарушителя к ответственности*. При этом проведенное авторами исследования анкетирование показало, что среди учащих автошкол количество лиц, готовых оказывать содействие сотрудникам ГИБДД, значительно выше (76%), чем среди лиц, уже имеющих длительный (более трех лет) стаж управления транспортным средством (52%).

В качестве практического примера использования мер административно-правового поощрения в целях выявления и фиксации латентных правонарушений в области дорожного движения можно назвать уже ранее отмеченное мобильное приложение «Помощник Москвы», которое загружается на любые смартфоны, работающие на операционных системах iOS и Android. Чтобы получить доступ к приложению, необходимо зарегистрироваться на портале госуслуг города Москвы ([pgu.mos.ru](http://pgu.mos.ru)) и скачать приложение, которое доступно для установки на любой современный смартфон, имеющий камеру с 5 мегапикселями или выше, 50 мегабайт свободного места и GPS/ГЛОНАСС приемник. Несмотря на достаточно строгие технические требования, по данным Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, только за первые четыре дня действия данного приложения его скачало 13500 человек.

После установки данного приложения, если владелец телефона заметил, что любой автомобиль нарушает правила парковки, то с помощью приложения вы можете зафиксировать правонарушение. С помощью спутниковой навигации GPS/ГЛОНАСС приложение фиксирует точную координату нарушения, государственный номер автомобиля и направляет материалы о нарушении правил дорожного движения в центр обработки информации. Далее сотрудники ЦОДД выносят постановление о привлечении владельца транспортного средства к административной ответственности. При этом влияние человеческого фактора исключено: отправка данных возможна только с места фиксации нарушения, существует электронная подпись всех фотографий, устройство защищено от взлома, а данные передаются по зашифрованным каналам. Активным гражданам, помогающим фиксировать нарушения Правил дорожного движения на улицах Москвы, начислят баллы (в стандартном случае - 200, а в некоторых случаях - до 2000 баллов), которые затем можно будет обменять на государственные платные услуги. Например, баллами можно будет оплатить парковку в Москве, приобрести билет на общественный транспорт и т.п.

Можно отметить, что ранее подобное мобильное приложение было уже запущено в Республике Татарстан под названием «Народный инспектор». Требования к смартфону схожие, также требуется регистрация



на портале госуслуг Республики Татарстан. Однако, данное приложение не получило широкого распространения среди населения, так как лицами, которые реализовывали данный проект были нарушены основополагающие принципы привлечения граждан к деятельности, превышающей требования нормативных правовых актов.

Как мы отмечали в первой главе, стимулирование «идеального» правомерного поведения должно осуществляться, прежде всего, с помощью метода административно-правового поощрения. Применение метода убеждения в данном случае будет малоэффективным, так как сообщение о совершенном правонарушении у многих граждан четко ассоциируется с доносом («стукачеством»), что для нашей страны считается неприемлемым. Использование же метода административно-правового принуждения со стороны государства и вовсе является недопустимым, так как субъектом управления нормы права не только не нарушаются, но и не могут быть нарушены априори. Запуская приложение «Народный инспектор», в Республике Татарстан сделали упор на использование метода убеждения (меры поощрения за сообщения о правонарушениях не были предусмотрены). Когда приложение не набрало должной популярности, было решено применить меры административно-правового принуждения – обязать всех государственных и муниципальных служащих устанавливать данное приложение на свои смартфоны и сообщать о выявленных правонарушениях. Естественно, что подобный подход не только не позволил повысить популярность данного приложения, но даже ухудшил ситуацию.

Также следует отметить, что в настоящее время МВД России подготовлен законопроект о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в соответствии с которым владельцев транспортных средств можно будет привлекать к административной ответственности без составления протокола об административном правонарушении не только в результате фиксации данного правонарушения средствами автоматической фото-видеофиксации, но и в случае его фиксации гражданами, зарегистрированными на Едином портале государственных и муниципальных услуг, с применением технических средств, имеющих функции видеозаписи, и специализированного программного обеспечения.

Данное направление является весьма перспективным, так как, решая задачу обеспечения безопасности дорожного движения путем реализации принципа неотвратимости наказания за нарушения ПДД, необходимо учитывать специфику нарушений, ответственность за которые наступает в соответствии с главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Данной спецификой является то, что в отличие от основной массы других преступлений и правонарушений, они *в подавляющем большинстве случаев совершаются в обязательном*

присутствии свидетелей, то есть других водителей и пешеходов. По крайней мере, только при наличии других водителей или пешеходов нарушение Правил дорожного движения может привести к ДТП и, соответственно, представляет большую общественную опасность. В случае, когда на момент совершения правонарушения другие участники дорожного движения по каким-либо причинам совсем отсутствуют, то произошедшее практически не будет нести в себе общественной опасности. Более того, совершение ряда правонарушений, например, предусмотренных статьями 12.13, 12.17, 12.18 КоАП РФ, требует обязательного наличия других участников дорожного движения.

Таким образом, на практике перед государством стоит цель обеспечить неотвратимость наказания не по всем без исключения нарушениям ПДД, а только по тем, которые представляют реальную общественную опасность. А к ним необходимо относить нарушения, происходящие при наличии на дороге других участников дорожного движения, ведь именно такие правонарушения могут привести к дорожно-транспортным происшествиям и тем самым нанести физический и материальный вред гражданам.

Решение поставленной задачи возможно путем привлечения к осуществлению контроля за соблюдением Правил дорожного движения самих участников движения, то есть водителей и пешеходов. Естественно, что популяризация данного направления должна происходить с помощью применения мер административно-правового поощрения лиц, которые оказывают содействие в выявлении и фиксации латентных правонарушений в области дорожного движения.

В то же время следует признать, что использование специальных программ для смартфонов достаточно сильно уступает по мобильности и оперативности фиксации нарушений правил дорожного движения с помощью видеорегистраторов. Поэтому одним из направлений развития системы выявления и фиксации латентных правонарушений в области дорожного движения является практика использования результатов частной видеофиксации в качестве доказательства совершения правонарушений, ответственность за которые предусмотрена главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Рассмотрим существующую на сегодняшний день нормативную базу в данном направлении.

Так, согласно части 1 статьи 26.2 КоАП РФ доказательствами по делу об административном правонарушении являются любые фактические данные, на основании которых судья, орган, должностное лицо, в производстве которых находится дело, устанавливают наличие или отсутствие события административного правонарушения, виновность лица, привлекаемого к административной ответственности, а также иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела. В

свою очередь эти данные устанавливаются протоколом об административном правонарушении и иными документами. А в соответствии с частью 2 статьи 26.7 КоАП РФ к документам относятся материалы фото- и киносъемки, звуко- и видеозаписи, информационных баз и банков данных и иные носители информации. Таким образом, видеозапись с видеорегистратора, установленного в машине любого гражданина, вполне может служить доказательством по делу об административном правонарушении.

Кроме того, если обратиться к первой главе Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, то можно найти этому дополнительное подтверждение. Так, в соответствии с частью 3 статьи 1.5 КоАП РФ лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность, за исключением случаев, предусмотренных примечанием к настоящей статье. В свою очередь, примечание к рассматриваемой нами статье гласит, что положение части 3 настоящей статьи не распространяется на административные правонарушения, предусмотренные главой 12 настоящего Кодекса, и административные правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренные законами субъектов Российской Федерации, совершенные с использованием транспортных средств либо собственником, владельцем земельного участка либо другого объекта недвижимости, в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, *или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.*

Следует отметить, что законодатель оговаривает только то, что исключением из правила является зафиксированное с помощью средств фотосъемки или видеозаписи административное правонарушение, предусмотренное главой 12 КоАП РФ, не уточняя, кем будет произведена данная видеозапись: работниками правоохранительных органов или обычными гражданами. Также КоАП РФ предусматривает возможность проведения фотосъемки или видеозаписи работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами *или средствами фото-киносъемки, видеозаписи*, а к последним в полной мере можно отнести и видеорегистратор автомобиля.

Часть 3 статьи 28.6 КоАП РФ также указывает на то, что в случае выявления административного правонарушения, предусмотренного главой 12 данного Кодекса, совершенного с использованием транспортного средства, зафиксированного с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, *или средств фото- и киносъемки, видеозаписи*, протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном

правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, и оформляется в порядке, предусмотренном статьей 29.10 настоящего Кодекса. В данном случае также отсутствуют ограничения относительно того, кем будет зафиксировано правонарушение – работником правоохранительных органов или любым участником дорожного движения, а также того, будет ли оно зафиксировано с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств или обычных средств видеозаписи.

Подтверждением изложенной позиции является постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 октября 2006 года № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» в редакции постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 февраля 2012 года № 2.

В частности, пункт 1.1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 октября 2006 года № 18 указывает, что «за административные правонарушения в области дорожного движения установлен особый порядок привлечения к административной ответственности при их фиксации ... работающими в автоматическом режиме средствами фото- и киносъемки, видеозаписи...», а именно: «согласно части 3 статьи 28.6 КоАП РФ в таких случаях протокол об административном правонарушении не составляется, постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия собственника (владельца) транспортного средства...»<sup>1</sup>. В свою очередь, пункт 1.2 гласит, что «если правонарушение в области дорожного движения было зафиксировано *непосредственно сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения с применением указанных выше технических средств, которые не работали в автоматическом режиме*, то в данном случае согласно части 1 статьи 28.6 КоАП РФ должностным лицом выносится постановление по делу об административном правонарушении либо на основании части 1 статьи 28.2 КоАП РФ составляется протокол об административном правонарушении в отношении водителя транспортного средства»<sup>2</sup>.

Об эффективности предлагаемого метода профилактики нарушений ПДД свидетельствует и статистика опросов, проведенных в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного

---

<sup>1</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 18 от 24 октября 2006 года «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 30 мар. 2014 г.).

<sup>2</sup> Там же.

движения в 2006-2012 годах»<sup>1</sup>. Так, 67,7 % лиц, принявших участие в опросе, считают, что видеонаблюдение за нарушением правил дорожного движения на автодорогах приведет к сокращению числа дорожно-транспортных происшествий. При этом 65,9 % опрошенных на вопрос: «Заставит ли Вас соблюдать ПДД система видеофиксации?» – ответили положительно. Еще 15,5 % ответили, что постараются ее обойти с помощью различных приспособлений (антирадар, навигатор, сетка на номерных знаках и т.д.), и лишь 12,2 % респондентов заявили, что продолжают нарушать правила даже при наличии видеонаблюдения.

Схожие результаты были получены позже при проведении на официальном сайте ГИБДД МВД России опроса общественного мнения о влиянии видеофиксации нарушений на соблюдение Правил дорожного движения водителями<sup>2</sup>. В соответствии с полученными данными, 17 % респондентов заявили, что после появления на дорогах систем автоматической видеофиксации они стали более ответственно относиться к соблюдению Правил дорожного движения. Еще 17 % принявших участие в опросе отметили, что стали соблюдать правила, но только в местах применения данных комплексов; 52 % опрошенных указали, что они соблюдают Правила дорожного движения вне зависимости от наличия на дорогах видеофиксации, и лишь 14 % заявили, что ничего не изменилось и они продолжают нарушать Правила дорожного движения, как и раньше. По результатам другого опроса, также проведенного на официальном сайте ГИБДД МВД России<sup>3</sup>, 17285 человек, или 71% опрошенных, также указали, что после введения фото- видеофиксации водители стали более ответственными и их поведение изменилось в лучшую сторону, но при этом отметили, что в основном это происходит в местах применения данных комплексов.

Таким образом, положительный эффект от внедрения в практику средств автоматической видеофиксации подтверждается как результатами опросов, так и официальной статистикой, свидетельствующей о значительном снижении аварийности в местах установки средств автоматической фото- и видеофиксации нарушений. А использование результатов частной видеофиксации для выявления и пресечения

---

<sup>1</sup> Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 году. Дискуссионный клуб. Архив опросов [Электронный ресурс] // ФКУ «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» [сайт]. URL: [http://www.fcp-pbdd.ru/debating\\_club/polls/closed/](http://www.fcp-pbdd.ru/debating_club/polls/closed/) (дата обращения 30 мая 2016 г.).

<sup>2</sup> Опросы общественного мнения [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция МВД России [сайт]. URL: <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=10> (дата обращения: 30 мая 2016 г.).

<sup>3</sup> Опросы общественного мнения [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция МВД России [сайт]. URL: <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=28> (дата обращения: 30 мая 2016 г.).

административных правонарушений позволит создать эффект повсеместного контроля за поведением участников дорожного движения. В ситуации, когда современное законодательство «во многих случаях предопределяет зависимость количества выявленных административных правонарушений от численности должностных лиц, уполномоченных осуществлять производство по делам об административных правонарушениях»<sup>1</sup>, это становится фактически необходимостью.

Кроме того, использование записей частных видеорегистраторов позволяет значительно расширить перечень нарушений, выявляемых без участия сотрудников ГИБДД. Ведь, как отмечает А.В. Лыткин, «из 92 составов административных правонарушений, предусмотренных 39 статьями гл. 12 КоАП РФ ... использование фото-, кино- или видеокамер возможно для фиксации события административного правонарушения 56 составов ... В свою очередь, специальными техническими устройствами, работающими в автоматическом режиме, могут быть зафиксированы события 9 административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.9, ч. 1 ст. 12.10, ч. 3 ст. 12.11, ст. 12.12, ч. 3 и 4 ст. 12.15 КоАП РФ»<sup>2</sup>.

В то же время, несмотря на наличие необходимой законодательной базы и существующих технических возможностей (видеорегистраторы, совмещенные с навигатором), практика показывает, что результаты частной видеофиксации для привлечения к ответственности лиц, нарушивших ПДД, используются относительно редко. Причина недостаточно активного использования результатов именно частной видеофиксации в целях выявления и пресечения административных правонарушений в области дорожного движения объясняется, с одной стороны, отсутствием сложившейся практики по использованию данных результатов в целях выявления правонарушений, что, как следствие, ведет к недостатку опыта у сотрудников ГИБДД в их процессуальном оформлении. С другой стороны, это вызвано нежеланием владельцев частных видеорегистраторов тратить время на длительные процедуры передачи информации в отсутствие для них дополнительных, в том числе и материальных, стимулов. Не случайно, как мы указывали ранее, наиболее удобной формой передачи информации о выявленных правонарушениях участниками дорожного движения были названы

---

<sup>1</sup> Дерюга А.Н., Мотрович И.Д. Причины латентности административных правонарушений // Административное право и процесс. – 2013. - №7. - С.59.

<sup>2</sup> Лыткин А.В. Производство по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения с использованием результатов применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012. С.22.

мобильное приложение в телефоне (33%), звонок «на горячую линию» (26%), специальная форма на сайте ГИБДД (16%)<sup>1</sup>.

Выработка единого для всех субъектов Российской Федерации механизма приёма от граждан и процессуального оформления видеозаписей нарушений ПДД, закрепление данного порядка ведомственным нормативным актом МВД России явилось бы действенным стимулом для развития данного направления деятельности по стимулированию правомерного поведения участников дорожного движения. Кроме того, необходимо морально и материально поощрять передачу данных материалов в ГИБДД.

Так, например в УГИБДД УМВД России по Орловской области совместно с телекомпанией «Истоки» регулярно проводится акция «Водители-вредители и пешеходы-нарушители», в ходе которой участники дорожного движения присылают фото-видеоматериалы с нарушениями Правил дорожного движения. Акция проходит в течение месяца, о ней заранее объявляют через средства массовой информации. По результатам акции наиболее активным её участникам вручаются призы и подарки.

Еще одним примером активного привлечения к деятельности по выявлению и фиксации латентных правонарушений может служить УГИБДД ГУМВД России по Самарской области. Там данная деятельность осуществляется сразу по двум направлениям. В первом случае была создана общественная организация «Ночной патруль», которая совместно осуществляет патрулирование ночных улиц, передавая полученную информацию сотрудникам ДПС через мобильное приложение или посредством телефонной связи. Сотрудники «Ночного патруля» регулярно инструктируются сотрудниками Госавтоинспекции и фактически выполняют функции «скрытых» патрулей без отвлечения для этих целей штатных сотрудников ГИБДД. Во втором случае между Главным управлением и таксомоторными компаниями, работающими на территории области, было подписано соглашение о сотрудничестве, в соответствии с которым водители такси передают полученную информацию о нарушениях Правил дорожного движения сотрудникам Госавтоинспекции.

Если наиболее активных из лиц, готовых оказывать Госавтоинспекции помощь в выявлении и фиксации латентных правонарушений, официально оформить внештатными сотрудниками полиции, то в соответствии с частью 3 статьи 26 Федерального закона от 02.04.2014 № 44-ФЗ «Об участии граждан в охране общественного порядка» им по месту работы будет **предоставляться** ежегодный дополнительный отпуск без сохранения заработной платы

---

<sup>1</sup> Опросы общественного мнения [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция МВД России [сайт]. URL: [http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=28\\_](http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=28_) (дата обращения: 30 июля 2016 г.).

продолжительностью до десяти календарных дней. Кроме того, часть 5 данной статьи указывает, что внештатные сотрудники полиции за активное содействие органам внутренних дел (полиции), *оказание помощи полиции в выполнении возложенных на нее обязанностей могут поощряться* в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в сфере внутренних дел. В свою очередь пунктом 30 Инструкции, утвержденной Приказом МВД России от 10.01.2012 года № 8, также предусмотрено, что внештатные сотрудники полиции *за активное содействие органам внутренних дел Российской Федерации*, за помощь в раскрытии преступлений и задержании лиц, их совершивших *могут поощряться в установленном порядке*.

То есть можно отметить, что привлечение самих участников дорожного движения к деятельности по выявлению и фиксации латентных правонарушений и преступлений в области дорожного движения является одним из перспективных направлений обеспечения безопасности на дорогах. А так как эта деятельность относится к категории «идеального» правомерного поведения, то есть представляет собой общественно-полезные действия, превышающие требования нормативных правовых актов, то стимулирование данной деятельности возможно только путем использования метода убеждения и метода поощрения, причем последний, безусловно, является более действенным.

Еще одним направлением использования мер административно-правового поощрения в области дорожного движения является стимулирование деятельности по снижению или ликвидации вредных последствий от уже совершенного противоправного действия, осуществляемой самим правонарушителем.

Следует отметить, что подавляющее большинство исследователей и практиков предлагают применять данные меры административно-правового поощрения в связке с существенным ужесточением ответственности за совершенные правонарушения. Так, например, А.И. Быков указывает, что «в целях оказания должного воспитательного воздействия на правонарушителей в области дорожного движения диссертант настаивает на необходимости ужесточения законодателем мер административной ответственности в рассматриваемой сфере в сочетании с введением определенных правовых стимулов соблюдения Правил дорожного движения, в том числе путем более широкого использования смягчающих вину обстоятельств, по аналогии с уголовным правом.

В виде такого рода поощрительных мер предлагается:

- 1) возможность сокращения по письменному заявлению правонарушителя суммы штрафа либо срока лишения права управления транспортными средствами по истечении не менее двух третей данного срока, если правонарушение совершено впервые;



2) введение института условного лишения права управления транспортными средствами при наличии смягчающих вину обстоятельств, если правонарушение, предусмотренное ч. 4 ст. 12.9, ч. 1 ст. 12.10, ч. 4 ст. 12.15, и. 2 ст. 12.17, ч. 2 ст. 12.2, совершено впервые;

3) возможность замены лишения права управления транспортными средствами залогом в случае истечения половины срока наказания, если правонарушение было совершено впервые»<sup>1</sup>.

К такого рода поощрениям необходимо отнести, как мы уже отмечали, положения пункта 1.3. части 1 статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в соответствии с которым при уплате административного штрафа лицом, привлеченным к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного главой 12 вышеназванного Кодекса, за исключением административных правонарушений, предусмотренных частью 1.1 статьи 12.1, статьей 12.8, частями 6 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частью 5 статьи 12.15, частью 3.1 статьи 12.16, статьями 12.24, 12.26, частью 3 статьи 12.27 вышеуказанного Кодекса, не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа административный штраф может быть уплачен в размере половины суммы наложенного административного штрафа. О недостатках данной редакции закона мы уже указывали в первой главе учебно-практического пособия.

Вместе с тем использование ряда мер административно-правового поощрения, направленных на стимулирование деятельности по снижению или ликвидации вредных последствий от уже совершенного противоправного действия, в настоящее время осложняется *отсутствием* в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях строгой *регламентации назначения наказания при наличии смягчающих обстоятельств*, в то время как другие Кодексы её предусматривают. Так, например, статья 114 Налогового кодекса Российской Федерации указывает, что при наличии хотя бы одного смягчающего ответственность обстоятельства размер штрафа подлежит уменьшению не меньше, чем в два раза по сравнению с размером, установленным соответствующей статьей настоящего Кодекса. И, наоборот, при наличии отягчающих обстоятельств размер штрафа увеличивается на 100 процентов. Статья 62 Уголовного кодекса Российской Федерации аналогично указывает, что при наличии смягчающих обстоятельств, предусмотренных пунктами «и» или «к» части первой статьи 61 (то есть зависящих от воли и сознательного поведения правонарушителя), и отсутствии отягчающих обстоятельств размер

<sup>1</sup> Быков А.И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2010. С.12-13.

назначаемого наказания не может превышать 2/3 размера наиболее строгого наказания предусмотренного соответствующей статьей. Использование же рассматриваемых поощрительных мер в рамках административного судопроизводства, как было отмечено в первой главе, практически всегда осуществляется только по усмотрению судьи или должностного лица, а в области обеспечения безопасности дорожного движения и вовсе зачастую является невозможным.

В то же время, следует помнить, что действующая редакция Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, для использования указанных поощрительных мер предусматривает достаточно широкий перечень оснований, зависящих от воли и сознательного поведения правонарушителя. На сегодняшний день в их число входят:

- раскаяние лица, совершившего административное правонарушение;
- добровольное прекращение противоправного поведения лицом, совершившим административное правонарушение;
- добровольное сообщение лицом, совершившим административное правонарушение, в орган, уполномоченный осуществлять производство по делу об административном правонарушении, о совершенном административном правонарушении;
- оказание лицом, совершившим административное правонарушение, содействия органу, уполномоченному осуществлять производство по делу об административном правонарушении, в установлении обстоятельств, подлежащих установлению по делу об административном правонарушении;
- предотвращение лицом, совершившим административное правонарушение, вредных последствий административного правонарушения;
- добровольное возмещение лицом, совершившим административное правонарушение, причиненного ущерба или добровольное устранение причиненного вреда;
- добровольное исполнение до вынесения постановления по делу об административном правонарушении лицом, совершившим административное правонарушение, предписания об устранении допущенного нарушения, выданного ему органом, осуществляющим государственный контроль (надзор).

Наличие вышеперечисленных действий со стороны правонарушителя относится к числу смягчающих обстоятельств и требует обязательного учета сотрудниками Госавтоинспекции при назначении административного наказания.

Таким образом, говоря о современных возможностях использования метода поощрения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо отметить, что число направлений, по которым

можно применять меры административно-правового поощрения в исследуемой сфере, достаточно велико. С помощью метода административно-правового поощрения можно стимулировать не только необходимое правомерное поведение граждан и организаций, но и побуждать их к осуществлению общественно-полезных действий, превышающих требования нормативных правовых актов (идеальное правомерное поведение), а в случае, если правонарушение уже совершено, добиться от лица, его совершившего, осознанных действий по минимизации или даже ликвидации возможных вредных последствий. В то же время следует отметить, что отсутствие нормативно-правового регулирования порядка применения государством метода административно-правового поощрения в области обеспечения безопасности дорожного движения не позволяет на сегодняшний день достичь должного уровня использования данного метода в практической деятельности государственных органов.

## Заключение

Подводя итог вышесказанному, можно отметить, что стимулирование правомерного поведения участников дорожного движения уже длительное время остается одной из важнейших задач, стоящей перед государством. Основная роль государства в данном направлении деятельности в настоящее время закреплена законодательно как на национальном уровне (Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»), так и на международном (резолюции Организации Объединенных Наций). В свою очередь, любая деятельность государства происходит путем использования различных методов управления, основными из которых в силу своей универсальности являются убеждение, принуждение и поощрение. Деятельность государства по обеспечению безопасности дорожного движения в данном случае также не является исключением. При этом исполнительной власти необходимо стремиться к тому, чтобы первостепенными методами государственного управления являлись убеждение и поощрение, призванные обеспечить добровольное соблюдение норм права участниками дорожного движения. В свою очередь, метод принуждения должен стать исключительно методом охраны правопорядка и защиты от противоправных посягательств.

Административно-правовое поощрение как самостоятельный метод представляет собой вид юридического стимулирования, применяемый государством (или от имени государства) к субъекту за осознанное добросовестное исполнение им своих обязанностей (поступок) или за достижение социально-полезного результата, превышающего обычные требования (заслуга), целями которого является побуждение лица к дальнейшему правомерному поведению и совершению подобных деяний другими гражданами. При этом обязательность предоставления заранее установленных мер стимулирования гарантируется государством в лице органов исполнительной и судебной власти.

В современных условиях государство в целях решения стоящих перед ним задач, в том числе и в области дорожного движения, имеет возможность использовать достаточно широкий арсенал административно-поощрительных мер. При этом поощрительные меры могут выступать как часть метода убеждения, если применение данных мер осуществляется по усмотрению управляющего субъекта, либо как часть самостоятельного метода поощрения, если применение мер положительного стимулирования при достижении определенных показателей является обязательным и гарантируется государством.

Эффективность поощрительных норм будет зависеть от соразмерности или пропорциональности применяемой меры ожидаемому поведению управляемого. То есть, с одной стороны, низкая ценность предлагаемого поощрения за выполнение труднодостижимой задачи,

скорее всего, не окажет необходимого влияния на поведение управляемых субъектов. С другой стороны, завышенная награда за незначительный правомерный поступок может исказить представления граждан о характере и степени полезности оцениваемого правомерного поведения, что не только не приведет к улучшению существующей ситуации, но может даже и ухудшить её.

Обеспечение безопасности дорожного движения в большинстве зарубежных стран, так же как и в Российской Федерации, осуществляется, прежде всего, путем применения метода административно-правового принуждения. Применение же метода административно-правового поощрения в настоящее время носит в основном вспомогательный характер и направлено на снижение вредных последствий от совершенного правонарушения либо на обеспечение принципа неотвратимости наказания. Необходимое правомерное поведение в области дорожного движения во многих странах стимулируется с помощью применения системы понижающих коэффициентов в рамках обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев. Также можно отметить, что страны, в которых внедрена балльная система учета нарушений участников дорожного движения, активно используют данную систему не только в качестве меры принуждения для злостных нарушителей правил дорожного движения, но и как систему воспитания и поощрения лиц, которые совершили негрубые правонарушения в области дорожного движения и готовы исправиться.

Несмотря на схожесть основных средств, с помощью которых осуществляется достижение должного поведения управляемых субъектов в рассматриваемой области, в Российской Федерации и за рубежом, конкретный состав данных средств, а также порядок их применения практически в каждой стране имеет свои индивидуальные особенности, определяемые экономическим положением, традициями и менталитетом. Соответственно, и перенос в российскую действительность отдельных, наиболее эффективных элементов, используемых в настоящее время в зарубежных странах в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, также должен осуществляться только с учетом экономических, социальных и иных особенностей нашего государства.

Говоря о современных возможностях использования метода поощрения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо отметить, что число направлений, по которым можно применять меры административно-правового поощрения в исследуемой сфере, достаточно велико. С помощью метода административно-правового поощрения можно стимулировать не только необходимое правомерное поведение граждан и организаций, но и побуждать их к осуществлению общественно-полезных действий, превышающих требования нормативных правовых актов (идеальное правомерное поведение), а в случае, если

правонарушение уже совершено, добиться от лица, его совершившего, осознанных действий по минимизации или даже ликвидации возможных вредных последствий. В то же время следует отметить, что отсутствие нормативно-правового регулирования порядка применения государством метода административно-правового поощрения в области обеспечения безопасности дорожного движения не позволяет на сегодняшний день достичь должного уровня использования данного метода в практической деятельности государственных органов.