

Научная статья
УДК 342.95
<https://doi.org/10.36511/2078-5356-2021-4-44-47>

Административная ответственность за движение на транспортном средстве по крайней левой полосе

Адаховская Светлана Владимировна¹, Миннебаев Рустам Хамзович²

^{1,2}Нижегородская академия МВД России, Нижний Новгород, Россия

¹adahovskaya@mail.ru

²rust86nn@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются особенности привлечения собственников транспортных средств к административной ответственности за нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги. Авторами разделяются понятия легковой и грузовой автомобиль. В результате обосновывается необходимость обжалования постановлений по делам об административных правонарушениях, основанных на видеофиксации в автоматическом режиме.

Ключевые слова: автоматическая фиксация административных правонарушений, административная ответственность, нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги

Для цитирования: Адаховская С. В., Миннебаев Р. Х. Административная ответственность за движение на транспортном средстве по крайней левой полосе // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2021. № 4 (56). С. 44—47. <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2021-4-44-47>.

Original article

Administrative responsibility for driving a vehicle in the leftmost lane

Svetlana V. Adakhovskaya¹, Rustam H. Minnebaev²

^{1,2}Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Nizhny Novgorod, Russian Federation

¹adahovskaya@mail.ru

²rust86nn@yandex.ru

Abstract. The article discusses the features of bringing the owners of vehicles to administrative responsibility for violation of the rules for the location of a vehicle on the carriageway. The authors share the concepts of a passenger car and a truck. As a result, the necessity of appealing against decisions in cases of administrative offenses based on automatic video recording is substantiated.

Keywords: automatic recording of administrative offenses, administrative responsibility, violation of the rules for the location of a vehicle on the carriageway

For citation: Adakhovskaya S. V., Minnebaev R. H. Administrative responsibility for driving a vehicle in the leftmost lane. *Legal Science and Practice: Bulletin of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2021, no. 4 (56), pp. 44—47. (In Russ.) <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2021-4-44-47>.

За последнее время частыми стали случаи привлечения собственников транспортных средств к ответственности по признакам состава административного правонарушения, предусмотренным частью 1 статьи 12.15 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (далее — КоАП РФ). Данная норма предусматривает санкции за нарушение

правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги [1].

Подробно рассматривая состав административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.15 КоАП РФ, в первую очередь следует отметить объективную сторону, которая характеризуется нарушением правил расположения транспортного средства на проезжей

© Адаховская С. В., Миннебаев Р. Х., 2021

части дороги. Требования, предъявленные расположению транспортных средств на проезжей части дороги, закреплены в пунктах 9.1—9.12 Правил дорожного движения (далее — ПДД) [2], согласно которым в населенных пунктах водители транспортных средств могут использовать наиболее удобную для них полосу движения. В момент интенсивного движения, когда все полосы следования авто- и мототранспорта заняты, разрешено изменить полосу распространяется на следующие маневренные действия: поворот налево или направо, разворот, объезд препятствия или остановка.

На любых дорогах, имеющих три или более полос для движения в определенном направлении, занимать крайнюю левую полосу разрешается только при интенсивном движении, когда заняты другие полосы. При интенсивном движении ПДД предусмотрено разрешение занимать крайнюю левую полосу для поворота налево или разворота, а грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т — только для поворота налево или разворота.

Таким образом, в настоящее время собственники транспортных средств, отнесенных к категории управления В, привлекаются к административной ответственности за движение по дороге, имеющей как минимум три полосы движения в одном направлении, по крайней левой полосе.

В практике судопроизводства имеется множество примеров данных случаев, которые подтверждаются судебными постановлениями по обжалованию постановлений по делу об административном правонарушении, вынесенных инспекторами ГИБДД МВД России [3]. Особенность этих административных правонарушений заключается в вынесении постановления по делу об административном правонарушении на основании материалов, полученных в ходе применения автоматизированных средства фотофиксации. Отсюда следует впервые введенное в административный процесс правило о возложении обязанности по доказыванию невиновности на лицо, привлекаемое к административной ответственности. Реализация этого принципа возможна только на стадии обжалования постановления по делу об административном правонарушении, вынесенного на основании материалов Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений ГИБДД МВД России. В настоящее время водители транспортных средств, обладающие правом управления транспортным средством категории В, могут привлекаться к такого рода ответственности.

Разберем пример привлечения к административной ответственности собственника транспортного средства марки Citroen JUMPY, отнесенного к категории В [3].

Собственник автомобиля апеллировал тем, лицо, управляющее транспортным средством марки Citroen JUMPY не нарушало ПДД, так как на спорном участке дороги, изображенном на фотографии, установлена максимальная разрешенная скорость движения 60 км/ч и отсутствует дорожный знак 5.3 «Дорога для автомобилей» Приложения 1 к ПДД. Кроме того, в момент фиксации нарушения на шоссе Энтузиастов в г. Москве была пробка, после ее окончания водитель намеревался совершить поворот налево.

Суд отверг указанные доводы, поскольку, исходя из буквального толкования пункта 9.4 ПДД, на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, занимать крайнюю левую полосу грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т разрешается только для поворота налево или разворота. Согласно имеющейся в материалах дела карточки учета транспортное средство Citroen JUMPY принадлежит к типу транспортного средства — грузовой фургон, с максимальной разрешенной массой 3 060 кг, то есть более 2,5 т. Довод о намерении совершить поворот налево отвергается дорожной разметкой на фотографии, так как на данном участке дороги нанесена дорожная разметка, указывающая направление движения по крайней левой полосе движения только прямо.

Необходимо разобраться в ситуации и найти ответы на вопросы: собственников каких транспортных средств и за что могут привлечь к административной ответственности за нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги?

Во-первых, необходимо пояснить, что транспортные средства в России разделяются по категориям водительских прав (А, В, С, D) и по техническим категориям (М1 — М3, N1 — N3).

Деление по категориям прав В и С осуществляется по разрешенной максимальной массе, указанной в свидетельстве о регистрации транспортного средства: автомобили разрешенной массой до 3,5 т попадают в категорию В, а автомобили тяжелее — в категорию С.

В данной ситуации юридический интерес представляют автомобили самой распространенной категории — В. Отметим, что легковые автомобили категории С, в отношении собственников которых не действуют запреты движения по крайней левой полосе, тоже существуют,

например, GMC Savana, минивэн, разрешенная максимальная масса составляет 3 900 кг, относится к категории управления С, в соответствии со свидетельством типом транспортного средства указан «легковой универсал».

В соответствии со статьей 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» к категории С относятся автомобили, за исключением автомобилей категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг [4]. В законе слово «грузовой» не используется, следовательно, легковые автомобили тяжелее 3,5 т также будут относиться к категории С.

Во-вторых, по техническим категориям все автомобили разделяются на М1 — пассажирские (легковые) и N1 — грузовые автомобили. Следовательно, необходимо определить разницу между легковыми автомобилями категории В и грузовиками категории В. Это можно сделать по записи в графе «Тип транспортного средства» свидетельства о регистрации автомобиля, в которой может быть указано: «легковой автомобиль», «грузовой автомобиль», «универсал», «прочее» и т. д. Если тип транспортного средства не помогает ответить на вопрос, к какому транспорту относится автомобиль: к легковому или грузовому, можно самостоятельно определить тип транспорта.

Пункт 2.1 перечня объектов технического регулирования, которое утверждено приложением № 1 к регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [5], гласит, что транспортное средство с максимальным количеством мест для сидения не более восьми, без учета места водителя, которое предназначено для пассажирских и грузовых перевозок, относится к категории:

1) М1, если производство предусмотренной конструкцией числа пассажиров на условную массу одного пассажира (68 кг) превышает расчетную массу перевозимого одновременно с пассажирами груза;

2) N1, если это условие не выполняется.

Автомобиль можно считать пассажирским или легковым, если расчетная масса пассажиров превышает расчетную массу груза, и наоборот, автомобиль считается грузовым, если расчетная масса грузов превышает расчетную массу пассажиров.

Выдвинутый тезис легко проверить на своем автомобиле:

1) рассчитать массу пассажиров (количество пассажирских мест без учета места водителя умножаем на 68 кг);

2) рассчитать массу грузов (из расчетной максимальной массы вычесть массу без нагрузки и в расчетную массу пассажиров);

3) сравнить полученные значения: какой показатель больше (пассажиров или груза), тот и определит тип транспорта.

Подводя итоги, перечислим законодательные запреты в отношении грузовых транспортных средств:

— согласно пункту 9.4 ПДД левые ряды движения на дорогах в населенных пунктах, обозначенных знаком 5.1 (Автомостраль) или 5.3 (Дорога для автомобилей), или где разрешено движение со скоростью более 80 км/ч, а также вне населенных пунктов грузовому транспортному средству занимать нельзя. Грузовым автомобилям с максимальной массой, не превышающей 2,5 т, разрешен только поворот налево или разворот. Отметим, что указанное требование распространяется и на прямые участки дорог, и на перекрестки. В качестве примера приведет дорогу на МКАД, где грузовые автомобили, тяжелее 2,5 т, не могут ехать по левой полосе;

— в соответствии с пунктом 12.2 ПДД стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается только легковым автомобилям;

— грузовики категории В не могут быть поставлены на стоянку на тротуаре или рядом с тротуаром, так как таблички 8.6.2–8.6.9 на них не распространяются.

Таким образом, положенные в основу дела об административном правонарушении выводы должностного лица о виновности в совершении административного правонарушения, основанные на фотоматериалах, полученных с применением работающего в автоматическом режиме специального технического средства, бесспорно не могут свидетельствовать о совершении лицом административного правонарушения, следовательно, во всех спорных ситуациях необходимо обращаться с жалобой в суд.

Список источников

1. Распопова А. Водителям объяснили, почему нельзя выезжать в левый ряд. URL: <https://www.autonews.ru/news/60f58e789a79479bebb1b05c> (дата обращения: 09.12.2021).

2. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за IV квартал 2010 года (утв. постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 16 марта 2011 г.) (извлечение). Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 09.12.2021).

3. Судебные решения. URL: <https://mos-gorsud.ru/rs/horoshevskij/cases/docs/content/5d010eff-8fad-4897-86aa->

e88bd0913658; <https://mos-gorsud.ru/rs/lefortovskij/cases/docs/content/830fd08f-a834-4462-b4ce-cc6c4483ba45> (дата обращения: 09.12.2021).

4. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. URL: <https://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-10121995-n-196-fz-o> (дата обращения: 09.12.2021).

5. Приложение 1 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». URL: <https://gt.ru/prilozhenie-1-k-tehnicheskomu-reglamentu-tamozhennogo-soyuza-o-bezopasnosti-kolesnyh-transportnyh-sredstv-tr-ts-018-2011.html> (дата обращения: 09.12.2021).

References

1. Raspopova A. The drivers were explained why they should not drive into the left lane. URL: <https://www.autonews.ru/news/60f58e789a79479bebb1b05c> (accessed 09.12.2021). (In Russ.)

2. Review of judicial practice of the Supreme Court of the Russian Federation for the fourth quarter of 2010 (approved by the resolution of the Presidium of the Supreme Court of the Russian Federation of March 16, 2011) (extract). Access from the reference legal system "ConsultantPlus" (accessed 09.12.2021). (In Russ.)

3. Judgments URL: <https://mos-gorsud.ru/rs/horoshevskij/cases/docs/content/5d010eff-8fad-4897-86aa-e88bd0913658>; <https://mos-gorsud.ru/rs/lefortovskij/cases/docs/content/830fd08f-a834-4462-b4ce-cc6c4483ba45>. (accessed 09.12.2021). (In Russ.)

4. On Road Safety: federal law no. 196-FZ of December 10, 1995. URL: <https://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-10121995-n-196-fz-o/> (accessed 09.12.2021). (In Russ.)

5. Appendix 1 to the technical regulation of the Customs Union «On the safety of wheeled vehicles» URL: <https://ogt.ru/prilozhenie-1-k-tehnicheskomu-reglamentu-tamozhennogo-soyuza-o-bezopasnosti-kolesnyh-transportnyh-sredstv-tr-ts-018-2011.html> (accessed 09.12.2021). (In Russ.)

Информация об авторах

С. В. Адаховская – кандидат юридических наук, доцент;

Р. Х. Миннебаев – кандидат юридических наук, доцент.

Information about the authors

S. V. Adakhovskaya – Candidate of Sciences (Law), Associate Professor;

R. H. Minnebaev – Candidate of Sciences (Law), Associate Professor.

Статья поступила в редакцию 30.10.2021; одобрена после рецензирования 30.11.2021; принята к публикации 13.12.2021.

The article was submitted 30.10.2021; approved after reviewing 30.11.2021; accepted for publication 13.12.2021.