

Научная статья
<https://doi.org/10.23672/SAE.2023.9.9.017>
УДК 342.9



ПРОЕЗД НА ЗАПРЕЩАЮЩИЙ СИГНАЛ СВЕТОФОРА ИЛИ ОСТАНОВКА ЗА СТОП-ЛИНИЕЙ: ВОПРОС КВАЛИФИКАЦИИ

Лобачев Д.А.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева*

***Аннотация.** Ни в Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации (далее по тексту аннотации - «КоАП»), ни в Правилах дорожного движения не содержится четких критериев, по которым проезд на запрещающий сигнал светофора (запрещающий жест регулировщика) (ч.1, ч.3 ст.12.12 КоАП) отличается от невыполнения требований Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале светофора (запрещающем жесте регулировщика) (ч.2 ст.12.12 КоАП). В правоприменительной практике также отсутствует единое решение данного вопроса, о чем свидетельствуют диаметрально противоположные подходы при фактически одинаковых обстоятельствах правонарушений. Проблема разграничения рассматриваемых составов видится в том, что объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч.1 ст. 12.12 КоАП, сформулирована чрезмерно широко, без описания элемента или места на дороге, которые должен проехать водитель транспортного средства. В результате этого, по сути, любые случаи переезда стоп-линии, места установки светофора можно квалифицировать как проезд на запрещающий сигнал светофора. Но подобная практика неправомерна и не соответствует логике законодателя, предусмотревшего самостоятельную ответственность за невыполнение требований Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией.*

***Ключевые слова:** административные правонарушения, нарушение Правил дорожного движения, проезд на запрещающий сигнал светофора, остановка за стоп-линией, статья 12.12 КоАП.*

DRIVING TO A FORBIDDING TRAFFIC LIGHT OR STOPPING BEHIND A STOP LINE: QUALIFICATION ISSUE

Denis A. Lobachev

Samara National Research University

***Abstract.** Neither the Code of Administrative Offences of the Russian Federation (hereinafter referred to as the "Administrative Code") nor the Rules of Road Traffic contain clear criteria by which travel to a traffic light prohibiting signal (prohibiting gesture of a traffic controller) (Part 1, Part 3 of Article 12.12 of the Administrative Code) differs from non-compliance with the requirements of the Rules traffic about stopping in front of the stop line at a forbidding traffic light signal (forbidding gesture of the traffic controller) (Part 2 of Article 12.12 of the Administrative Code). There is also no single solution to this issue in law enforcement practice, as evidenced by diametrically opposite approaches in virtually identical circumstances of offenses. The problem of differen-*

tiation of the considered compositions is seen in the fact that the objective side of the offense provided for in Part 1 of Article 12.12 of the Administrative Code is formulated excessively broadly, without describing the element or place on the road that the driver of the vehicle must pass. As a result of this, in fact, any cases of moving the stop line, the places where the traffic light is installed can be classified as driving to a traffic light prohibiting signal. But this practice is illegal and does not correspond to the logic of the legislator, who provided for independent responsibility for non-compliance with the requirements of the Traffic Rules about stopping in front of the stop line.

Keywords: *administrative offenses, violation of traffic rules, driving to a traffic light prohibiting signal, stopping behind a stop line, Article 12.12 of the Administrative Code.*

Введение.

В силу пункта 6.13 Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090, при запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией, а при ее отсутствии: на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью, не создавая помех пешеходам; перед железнодорожным переездом; в других местах - перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

Действия водителя транспортного средства, допустившего пересечение стоп-линии при запрещающем сигнале светофора (запрещающем жесте регулировщика) могут быть квалифицированы, либо по ч.1/ч.3 ст. 12.12 КоАП, предусматривающей ответственность за проезд/повторный проезд на запрещающий сигнал светофора (запрещающий жест регулировщика), либо по ч.2 ст. 12.12 КоАП за невыполнение требований Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией. Актуальность вопроса правильности квалификации действий водителя в данном случае со-

пряжена с тем, что ни Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации (далее по тексту статьи – «КоАП»), ни Правила дорожного движения не содержат в себе критериев (признаков), по которым возможно было бы разграничить проезд на запрещающий сигнал светофора от невыполнения требований Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале светофора. При этом очевидно, что рассматриваемые составы нарушений отличаются друг от друга не только характером, степенью общественной опасности, но и правовыми последствиями для правонарушителя, особенно, если речь идет о повторном проезде на запрещающий сигнал светофора (ч.3. ст.12.12 КоАП), влекущем за собой штраф в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев (кроме того, согласно части 1.3 статьи 32.2 КоАП правило о возможности оплатить штраф в размере половины суммы наложенного административного штрафа в данном случае не применяется).

Результаты и обсуждение.

В работе Госавтоинспекции как основного субъекта обеспечения без-

опасности дорожного движения, нередко, в основе решения о разграничении указанных составов административных правонарушений лежит такой субъективный критерий как степень выезда транспортного средства за стоп-линию.

Судебная практика по данному вопросу также не отличается стабильностью, при схожих фактически обстоятельствах решения судов могут быть диаметрально противоположными. Так, в ряде случаев, сам по себе, проезд места установки светофора на запрещающий сигнал суды признают достаточным для квалификации действий нарушителя по ч.1 ст. 12.12 КоАП, указывая на то, что диспозиция указанной нормы не требует установления проезда перекрестка или пересечения проезжих частей в границах перекрестка [см., напр. 1]. Напротив, в других делах отсутствие факта проезда перекрестка суды указывают как на обстоятельство, исключающее состав административного правонарушения, предусмотренный ч.1 ст. 12.12 КоАП [см., напр. 2].

Проблема разграничения рассматриваемых составов административных правонарушений видится в том, что объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч.1 ст. 12.12 КоАП, сформулирована чрезмерно широко (проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика), что даёт возможность её различного толкования.

Законодатель не указывает элемент или место на дороге, которые

должен проехать водитель транспортного средства. В результате этого, неясно, какие конкретно действия включает в себя объективная сторона данного правонарушения и позволяет, по сути, любые случаи переезда стоп-линии (а также места установки светофорного столба или нахождения регулировщика) квалифицировать как проезд на запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика. Но данный подход неправомерен и противоречит логике законодателя, который в ч.2. ст.12.12 КоАП выделил в отдельную группу правонарушения, выражающегося в невыполнении требований Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале светофора.

Согласно толковому словарю Ожегова С.И., слово «проезд» означает «место, где можно проехать». В контексте КоАП, существительное «проезд» использовано законодателем со значением действия, характеризующего некий процесс, который можно описать глаголами «проехать, проезжать». Последние понятия, в свою очередь, означают «передвигаясь на чём-нибудь миновать, преодолеть пространство» [3]. С учетом этого и наличия ч.2. ст.12.12 КоАП, автор полагает, что смысл слова «проезд», в контексте диспозиции ч.1 ст.12.12 КоАП, выражен в том, что виновное лицо на запрещающий сигнал светофора должно преодолеть определенный дорожный элемент (пространство), а не просто пересечь стоп-линию, место установки светофора,

остановившись на перекрестке или пешеходном переходе. Исходя из Правил установки светофоров (ГОСТ Р 52289-2019), утвержденных приказом Росстандарта от 20.12.2019 № 1425-ст [4], светосигнальное устройство может устанавливаться для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов в местах, где сигнал светофора имеет действие на определенном пространстве, например, пешеходный переход, перекресток, а также - для разрешения или запрещения движения только непосредственно в месте установки светофора, например, перед въездом в тоннель. Указанное положение ГОСТ также косвенно подтверждает вывод о том, что проезд на запрещающий сигнал светофора предполагает, что водитель не только въехал на перекресток или пешеходный переход, но и продолжил своё движение, проехав регулируемый светофором участок дорожного движения. Поэтому, если водитель пересек стоп-линию на запрещающий сигнал светофора, но остановился на перекрестке, то есть в пределах действия сигнала светофора, то его действия не могут быть квалифицированы по ч.1 ст. 12.12 КоАП.

Указанная позиция находит своё подтверждение в отдельной судебной практике, согласно которой выезд за стоп-линию при запрещающем сигнале светофора, если водитель не продолжил движение на запрещающий сигнал светофора через перекресток, подлежит перекалфикации на ч.2. ст.12.12 КоАП РФ [см., напр. 5]. Данный подход позволяет не толь-

ко внести ясность в содержание объективной стороны административного правонарушения, но и отграничить проезд на запрещающий сигнал светофора от невыполнения требований Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией. При этом следует признать, что имеющаяся неоднозначность в описании объективной стороны состава правонарушения, предусмотренного ч.1. ст.12.12 КоАП, не исключает иного толкования исследуемой нормы, что не способствует единству правоприменительной практики.

Кроме того, отметим, что текущая редакция ч.1 ст.12.12 КоАП выступает условием для формирования необоснованно широких пределов усмотрения для правоприменителя, поскольку при равных обстоятельствах действия лица могут быть оценены, и как проезд на запрещающий сигнал светофора (ч.1/ч.3 ст.12.12 КоАП), и как невыполнение требований об остановке перед стоп-линией (ч. 2 ст. 12.12 КоАП). В подобного рода положениях закона, возможно усмотреть наличие коррупциогенного фактора, требующего принятия мер по его устранению в соответствии с Федеральным законом от 17.07.2009 № 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов»[6].

Заключение.

В качестве способа решения проблемы спорности толкования ч.1. ст.12.12 КоАП и её «конкуренции» с ч.2 ст.12.12 КоАП автор полагает воз-

возможным предложить дополнить данную статью КоАП примечанием, уточняющим порядок её применения, предусмотрев в нём правило о том, что въезд на перекресток, пешеходный переход, иное место действия запрещающего сигнала светофора или жеста регулировщика без последующего продолжения движения в запрещенном направлении подлежит квалификации по ч. 2 ст. 12.12 КоАП.

В заключении, также хотелось бы выразить позицию по спорному вопросу квалификации действий водителя транспортного средства, который двигаясь по полосе, предназначенной для поворота (направо или налево), пересекает стоп-линию, выезжает по прямой траектории на перекресток и останавливается на нём, не совершая поворота. При этом указанные действия водитель совершает при запрещающем сигнале дополнительной секции светофора (регулирующей движение на поворот), но при разрешающем сигнале для движения прямо через перекресток.

В этой ситуации, квалификацию действий водителя по ч.1 ст.12.12 КоАП (проезд на запрещающий сигнал светофора) нельзя признать законной по следующим причинам:

во-первых, как было обосновано выше диспозиция ч.1 ст.12.12 КоАП предполагает именно проезд перекрестка в запрещенном направлении, а не просто выезд на него;

во-вторых, движение по прямой траектории после переезда стоп-линии и до момента остановки транспортного средства на перекрестке осуществ-

лялось в соответствии с разрешающим сигналом светофора для движения прямо.

Полагаем, что в рассматриваемом примере квалификация будет зависеть от последующих действий водителя. Так, если лицо продолжит движение через перекресток, прямо по полосе, предназначенной исключительно для поворота, то он нарушит требования дорожного знака 5.15.2 «Направления движения по полосе» и его действия образуют состав административного правонарушения, предусмотренный ч.1 ст.12.16 КоАП. Данный подход получил ясное разъяснение в пункте 37 Обзора судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 3 (2022), в котором указано об ошибочности квалификации действий водителя в описанной ситуации как проезд на запрещающий сигнал светофора, поскольку световой сигнал дополнительной секции светофора означает запрещение движения в направлении, регулируемом этой секцией (пункт 6.3. Правил дорожного движения), и не запрещает движение транспортных средств в иных направлениях[7]. В случае же, если водитель транспортного средства, остановившись на перекрестке, завершит поворот только после того, как включится разрешающий сигнал дополнительной секции светофора для поворота, то, по мнению автора, в действиях лица будет отсутствовать какой-либо состав административного правонарушения. В данном случае, лицо не пересекает стоп-линию на запрещающий сигнал светофора (поскольку движение прямо

разрешено) и не совершает поворота на запрещающий сигнал светофора, следовательно, оно не допускает противоправных действий, предусмотр-

енных ч.1 или ч.2 ст.12.12 КоАП и вменение ему любого из указанных нарушений нельзя признать законным.

Конфликт интересов

Не указан.

Conflict of Interest

None declared.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

Литература

1. Решение Московского районного суда города Твери от 02.08.2022 по делу № 12-434/2022; Решение Промышленного районного суда города Самары от 14.06.2023 №12-378/2023. КонсультантПлюс. Дата обращения 22.06.2023. <http://www.consultant.ru>.
2. Решение Советского районного суда города Самары от 20.02.2021 №12-36/2021. КонсультантПлюс. Дата обращения 22.06.2023. <http://www.consultant.ru>.
3. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка. <https://ozhegov.info/slovar>. Дата обращения 14.08.2023.
4. ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. М., 2020.
5. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции 13 апреля 2022 г. по делу № 16-1679/2022, решении Самарского областного суда от 23 сентября 2021 г. № 21-1471/2021. КонсультантПлюс. Дата обращения 22.06.2023. <http://www.consultant.ru>.
6. Федеральный закон от 17.07.2009 № 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов» // СЗ РФ. 2009. № 29. Ст. 3609.
7. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 3 (2022), утвержденный Президиумом Верховного Суда РФ 21.12.2022. КонсультантПлюс. Дата обращения 14.08.2023. <http://www.consultant.ru>.

References

1. The decision of the Moscow District Court of the city of Tver dated 02.08.2022 in case No. 12-434/2022; The decision of the Industrial District Court of the city of Samara dated 14.06.2023 No. 12-378/2023. ConsultantPlus. Accessed 22.06.2023. <http://www.consultant.ru>.
2. The decision of the Soviet District Court of the city of Samara dated 02/20/2021 No. 12-36/2021. ConsultantPlus. Accessed 22.06.2023. <http://www.consultant.ru>.
3. Ozhegov S.I. Explanatory dictionary of the Russian language. <https://ozhegov.info/slovar>. Accessed 14.08.2023.
4. GOST R 52289-2019. National Standard of the Russian Federation. Technical means of traffic management. Rules for the use of road signs, markings, traffic lights, road fences and guiding devices. Moscow, 2020.
5. Resolution of the Seventh Cassation Court of General Jurisdiction on April 13, 2022 in case No. 16-1679/2022, decision of the Samara Regional Court of September 23, 2021 No. 21-1471/2021. ConsultantPlus. Accessed 22.06.2023. <http://www.consultant.ru>.

6. *Federal Law No. 172-FZ of 17.07.2009 "On Anti-corruption expertise of Regulatory legal acts and Draft Regulatory Legal Acts" // SZ RF. 2009. No. 29. St. 3609.*

7. *Review of judicial practice of the Supreme Court of the Russian Federation No. 3 (2022), approved by the Presidium of the Supreme Court of the Russian Federation on 21.12.2022. ConsultantPlus. Accessed 14.08.2023. <http://www.consultant.ru>.*

Информация об авторе:

Лобачев Денис Александрович, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры уголовного процесса и криминалистики Самарского национального исследовательского университета имени академика С.П. Королева; г. Самара, Российская Федерация; e-mail:lobachevda@ssau.ru

Denis A. Lobachev, Candidate of Law, Associate Professor; Associate Professor of the Department of Criminal Procedure and Criminalistics of the Samara National Research University named after Academician S.P. Korolev; Samara, Russian Federation