

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки, специальности)

государственно-правовая

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

на тему «Административная ответственность за правонарушения в области
дорожного движения»

Студент

В.А. Германова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.э.н., доцент, В.Ю. Моисеева

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2020

Аннотация

Актуальность темы настоящего исследования. Безопасность дорожного движения – одна из необходимых составляющих в системе общей безопасности государства. Об актуальности безопасности на дорогах и вопросов ответственности за правонарушения в области дорожного движения говорят различные факторы, относящиеся к неутешительной статистике дорожных правонарушений, к проблемам назначения и реализации административных наказаний в данной сфере. Также отметим пристальное внимание ученых, исследующих вопросы ответственности за правонарушения в области дорожного движения и предлагающих пути совершенствования законодательства в данной области.

Цели и задачи исследования. Проведение комплексного теоретико-практического анализа административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, через разрешение поставленных в работе задач; выявление существующих проблем и предложение путей нормативного совершенствования в данном вопросе.

Источники исследования. Нормативной основой работы стали положения Конституции РФ, Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, федерального закона РФ о безопасности дорожного движения, постановления Правительства РФ о правилах дорожного движения, других законов и подзаконных актов. Также использованы материалы правоприменительной практики. Работа написана на основе 80 источников.

Структура и объём работы. Работа состоит из введения, двух глав, разделённых на пять параграфов, заключения, списка использованных источников. Объём работы в целом составляет 93 страницы.

Оглавление

| | |
|--|----|
| Введение..... | 4 |
| Глава 1 Общая характеристика административных правонарушений в области дорожного движения..... | 7 |
| 1.1 Понятие и принципы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения..... | 7 |
| 1.2 Понятие, виды и классификация административных правонарушений в области дорожного движения..... | 17 |
| Глава 2 Правовая характеристика состава административных правонарушений. Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения..... | 35 |
| 2.1 Особенности состава административного правонарушения в области дорожного движения..... | 35 |
| 2.2 Административные наказания, назначаемые за правонарушения в области дорожного движения..... | 54 |
| 2.3 Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения..... | 65 |
| Заключение..... | 81 |
| Список используемой литературы и используемых источников..... | 85 |

Введение

Актуальность. Безопасность дорожного движения – одна из необходимых составляющих в системе общей безопасности государства. Об актуальности безопасности на дорогах и вопросов ответственности за правонарушения в области дорожного движения говорят, во-первых, огромное количество автотранспорта, находящегося во владении у граждан и организаций; во-вторых, большое количество фиксируемых правонарушений в данной сфере, включая аварии с человеческими жертвами; в-третьих, проблемы системы применения и исполнения наказания в отношении водителей; в-четвертых, порядок получения водительских прав (обучение вождению, удорожание услуг получения соответствующих медицинских документов и т.д.). Отметим проблему потока жалоб по делам о привлечении к ответственности за нарушения, зафиксированные автоматическими комплексами фото-, видеофиксации. Также продолжает оставаться актуальной проблема вождения в состоянии опьянения. Нетрезвые водители – это бич транспортной безопасности. По данным Судебного департамента при Верховном Суде РФ, за совершение преступлений, предусмотренных ч. 2.4 и 6 ст. 264 УК РФ, в 2016 г. осуждены 2 542 человека, в 2017 г. - 2 600, в 2018 г. - 2 358 человек; по ст. 264.1 УК РФ в 2016 г. осужден 75 271 человек, в 2017 г. - 72 018, в 2018 г. - 66 287.

Одной из проблем, на которую часто указывают и водители, и сотрудники ГИБДД, является опасное вождение, влекущее за собой повышенный риск аварийной ситуации на дороге. Многими исследователями-административистами, а также общественными деятелями давно предлагается установить за него ответственность. В настоящий момент такое правонарушение названо и определено в Правилах дорожного движения с 30.05.2016 (п. 2.7 ПДД), но ответственность за него пока не предусмотрена; проект федерального закона № 37057-7 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных

правонарушениях в части установления административной ответственности за опасное вождение» принят ГД ФС РФ в первом чтении (Постановление ГД ФС РФ от 27.01.2017 № 874-7 ГД).

В научной среде, тема ответственности за правонарушения в области дорожного движения давно и активно разрабатывается учеными, исследующими как проблемы общего спектра, так и отдельные правовые компоненты данного вопроса, и среди авторов можно назвать таких, как: В.И. Майоров, И.В. Божко, В.В. Головкин, Е.В. Красненкова, А.Ю. Гладких, О.В. Панкова, В.В. Похмелкин, С.Н. Антонов, Б.В. Россинский, А.Н. Кайль, Е.В. Мудрова, Е.В. Климович, П.В. Молчанов, К.М. Конджакулян и др. Также присутствует в литературе обоснованное мнение о необходимости обеспечения должностных лиц, составляющих протоколы и рассматривающих дела об административных правонарушениях в области дорожного движения, научно-методической литературой, в которой интересующие их вопросы освещались бы с апробированных теоретических позиций, а возникающие в их практике проблемы и противоречия находили бы разрешение с помощью научно обоснованных подходов [61, с. 3]. Исходя из сказанного, данную тему работы вполне можно назвать актуальной.

Объект исследования составляют общественные правоотношения, возникающие между участниками дорожного движения, в совокупности реализации ими своих прав, обязанностей и ответственности за соблюдение требований законодательства в данной сфере.

Предмет исследования составили нормы права, регулирующие ответственность участников (субъектов) дорожного движения за совершенные ими правонарушения в данной сфере.

Цель исследования заключается в проведении комплексного теоретико-практического анализа административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выявлении существующих проблем и предложении путей нормативного совершенствования в данном вопросе.

Задачи исследования. Достижение поставленной цели осуществляется в ходе решения следующих задач:

- сформулировать понятие и принципы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- представить понятие, виды и классификацию административных правонарушений в области дорожного движения;
- описать особенности состава административного правонарушения в области дорожного движения;
- изучить административные наказания, назначаемые за данные правонарушения;
- рассмотреть проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

В ходе работы использовались диалектический **метод** познания, исторический, системный и целевой подходы к изучению проблемы.

Научную базу работы составили труды таких авторов, как: Н.В. Витрук, В.В. Головкин, И.С. Иванов, В.Я. Кикоть, П.И. Кононова, И.Н. Князева, К.М. Конджакулян, Д.А. Липинский, В.И. Майоров и др.

Нормативная правовая база исследования включает в себя нормы КоАП РФ, Федерального закона о безопасности дорожного движения, иных законов и подзаконных нормативных актов, а также материалы правоприменительной практики.

Структура исследования. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, пяти параграфов, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Общая характеристика административных правонарушений в области дорожного движения

1.1 Понятие и принципы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

С момента появления массового производства автомобильного транспорта, государство неизбежно столкнулось с необходимостью регулировать этот процесс, с целью обеспечивать безопасность всех участников дорожного движения. Параллельно с техническим прогрессом государство стало предпринимать попытки урегулировать процесс использования этого транспорта на дорогах, путем установления правил, а также норм ответственности за их нарушение. Исторические факты (документы), начиная с 1917 года, говорят о том, что на протяжении длительного периода времени, практически до 1984 года, в России не было единого законодательства, которое бы четко и единообразно регулировала порядок и механизм реализации ответственности в данной сфере. П.В. Молчанов выделяет три этапа становления законодательства об административной ответственности в области дорожного движения [32, с. 44]. Вторым этапом (после упомянутого выше - с момента образования Советского государства по 80-е годы 20-го века) им определяется с 1984 по 2002 год. Это был период действия первого кодифицированного акта, при помощи которого реализовывалась административная ответственность за соответствующие деликты. Третий этап – это период новейшего времени с 2002 по наши дни; период действия современного, «работающего» Кодекса РФ об административных правонарушениях, вторая кодификация законодательства, характеризующаяся нормами, основанными на Конституции РФ и постоянным процессом совершенствования.

В Российской Федерации на уровне государственной политики регулярно идет поиск результативных механизмов правового,

организационного и материального обеспечения безопасности дорожного движения. Одним из способов обеспечения должного уровня безопасности в дорожном движении служит воздействие административной ответственности на участников движения, направленное на устранение и профилактику дорожно-транспортных происшествий за счет формирования установки на правомерное поведение на дороге. Обуславливается это тем, собственно что водитель или пешеход, осознавая последствия нарушений ПДД в виде административной ответственности для них лично, будут стараться не допускать нарушений и вести себя правомерно, что в итоге должно привести к увеличению степени ответственности участников дорожного движения [29, с. 81].

Прежде чем рассмотреть административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения, предлагаться рассмотреть административную ответственность вообще, то есть обратиться к понятию, признакам, принципам, основанию, целям и функциям административной ответственности.

Все отрасли частного и публичного права являются правовым полем применения и действия административных норм, так как именно они, принимая форму административных санкций (мер наказания) выполняют функцию охраны самых разных отношений, причисляемых к этим видам права. Сюда относится также и защита законных интересов физических и юридических лиц, и обеспечение установленного законом порядка функционирования органов публичной власти. Об этом пишет Н.В. Витрук в своей работе. В свою очередь, сам характер административного правонарушения, выступающего основанием ответственности, и наступившие вслед за ним правовые последствия, формируют характерные черты административной ответственности [7, с. 55].

В юридической литературе, в том числе в учебной литературе по административному праву, дается множество вариантов определений административной ответственности. Так, под административной

ответственностью традиционно понимают «реализацию административно-правовых санкций, применения уполномоченным органом или лицом административных наказаний к гражданам и юридическим лицам, совершившим правонарушение» [33, с. 48]. Такая точка зрения была широко распространена среди советских ученых.

Д.А. Липинский пишет: «административную ответственность можно охарактеризовать как ответственность, предусмотренную законом для предприятий и организаций, физических лиц, должностных лиц, за нарушение каких-либо правил, направленных на защиту личных, государственных и общественных интересов в сфере регулирования отношений, возникающих в связи с осуществлением органами власти и управления предоставленных им властных полномочий по поддержанию нормального функционирования экономической, военной, социально-культурной систем страны, а также по охране государственного и общественного порядка» [25, с. 63].

В научной литературе распространено мнение о фискальной направленности административной ответственности. Применительно к нашей теме, главу 12 КоАП РФ некоторые авторы называют штрафной.

Это обусловлено тем, что штраф является самой распространенной мерой административного наказания, особенно ярко это выражено при вынесении наказания юридическим лицам. Стоит сказать, что для юридических лиц законодательством (КоАП РФ) предусмотрена в некоторых санкциях альтернатива штрафу в виде предупреждения (если правонарушение совершено впервые, без отягчающих обстоятельств.), но, несмотря на имеющийся выбор, правоприменитель остается в большинстве случаев приверженцем назначения финансовой санкции – штрафа [73, с. 62].

Административная ответственность – тема достаточно популярная для рассмотрения учеными, в том числе, происходят научные дискуссии о позитивной юридической ответственности. В частности работы А.Н. Бобровой посвящены этому вопросу [6, с. 91].

Так, А.Б. Агапов отмечает, что административная ответственность устанавливает меры физического и морального принуждения, применяемые к лицу, виновному в совершении административного правонарушения, ограничивающие личные имущественные права нарушителя, либо его публичные права [1, с. 46].

Б.В. Россинский, определяет административную ответственность как вид юридической ответственности, выраженной в назначении органом и должностным лицом, наделенным соответствующими полномочиями, административного наказания лицу, совершившему правонарушение [68, с. 25].

В.Я Кикоть и П.И Кононов рассматривают административную ответственность как реакцию государства на вред, причиненный административным правонарушением, как государственную оценку нарушения административно – правовой нормы, нормы из способов административного принуждения [15, с. 63].

У К.С. Бельского мы видим подход, сочетающий в себе три аспекта административной ответственности. Во-первых, предлагается рассматривать ее как механизм, работающий на основе административных норм, находящихся в разных законодательных актах (материального и процессуального характера). Во-вторых, как правоотношение охранительного характера, где у каждого субъекта правоотношений есть свои обязанности и полномочия: должностное лицо применяет взыскание, а правонарушитель отвечает за деликтное поведение (правонарушение). Третий подход автора предполагает рассматривать административную ответственность, как производство по делам об административных правонарушениях. Ответственность здесь подразумевается как совокупность, установленных в законе определенных процессуальных действий, закрепленных в определенном порядке [5, с. 180].

Таким образом, исходя из выше приведенных мыслей ученых, административную ответственность следует понимать как вид негативной

юридической ответственности, выражающийся в применении уполномоченными органами и должностными лицами административного наказания к лицу, совершившему административное правонарушение.

Далее, следует обратиться к признакам административной ответственности. В качестве признаков выделяют следующие:

1. составы административных правонарушений устанавливаются КоАП РФ и законами субъектов РФ об административных правонарушениях, хотя сам институт административной ответственности регламентируется более широким кругом источников (например, на территории Самарской области действует Закон Самарской области от 01.11.2007 № 115-ГД «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» [12];
2. состоит в применении к виновным административного наказания
3. основанием ее применения является административное правонарушение
4. субъектами административной ответственности могут быть физические и юридические лица
5. налагается в определенном процессуальном порядке
6. не влечет судимости и по общему правилу увольнения со службы
7. цель ее применения – частная и общая превенция
8. налагается широким кругом уполномоченных субъектов.

Административная ответственность как институт административного права базируется на некоторых основополагающих идеях (принципах).

Принцип законности заключается в том, что административная ответственность может иметь место только за те деяния, которые установлены законом (статья 1.6 КоАП РФ) [20].

Принцип объективной истины проявляется в том, что решение о привлечении к административной ответственности должно приниматься на

основе всестороннего, полного и объективного выяснения обстоятельств дела.

Презумпция невиновности состоит в том, что лицо подлежит административной ответственности только лишь за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина. Лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, до тех пор пока его вина не будет доказана и установлена вступившим в законную силу постановлением судьи, органа, должностного лица, рассмотревших дело (ч.1 и 2 статьи 1.5 КоАП РФ).

Принцип равенства перед законом заключается в том, (статья 1.4 КоАП РФ) что лица, совершившие административные правонарушения, равны перед законом вне зависимости от естественных различий (пола, расы, национальности, языка и т.д.).

Принцип неотвратимости ответственности состоит в том, что ни одно из административных правонарушений не должно остаться незамеченным для государства, а меры административной ответственности за совершение правонарушения должны применяться быстро и незамедлительно.

Принцип справедливости и целесообразности означает, что меры административной ответственности должны соответствовать тяжести совершенного административного правонарушения.

Принцип гуманизма состоит в том, что действия по привлечению к административной ответственности, совершаемые в отношении правонарушителя, никоим образом не должны причинять физическому лицу страдания или унижать его человеческое достоинство, если правонарушитель – физическое лицо, а так же наносить вред деловой репутации, в случае если нарушитель – юридическое лицо.

Так же, помимо выше перечисленных принципов, выделяют: принцип использования государственного языка (ст.24.2 КоАП РФ); принцип гласности; принцип обеспечения права на защиту; принцип оперативности и

экономичности производства по делу об административном правонарушении.

В нашей стране, у практиков, исследователей и простых граждан актуален вопрос неотвратимости наказания за правонарушения в области дорожного движения. Как отмечается, эффективность наказания главным образом зависит от его неотвратимости, а не жестокости. Так, еще в 2002 году в ежегодном послании к Федеральному Собранию Президент России отметил, что «наша главная цель – добиться неотвратимости наказания», а не его чрезмерной суровости».

Как пишет И.Н. Князева, неоспоримо, что нормы, которые устанавливают административную ответственность, выхолащиваются в формальные, в ситуации, когда не исполняются постановления по делам об административных правонарушениях. Безнаказанность правонарушителей в то же время ведет к дискредитации авторитета правоохранительной системы государства. Это приводит к негативным последствиям в деле предупреждения рассматриваемых правонарушений [17, с. 7].

Одной из самых удобных мер, а потому и самой распространенной мерой, находящейся в арсенале у административной ответственности, является штраф, но и этот вид наказания не реализует в полной мере предупреждение совершения правонарушений в области дорожного движения. Главным качеством, которое способно радикально повлиять на исправление ситуации в данной сфере, является развитие у граждан нашего государства нетерпимости к правонарушениям в данной сфере. Однако, как соглашаются многие авторы, только при обеспечении надлежащего исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях, а именно, реализации принципа неотвратимости наказания путем его исполнения, возможно достижение цели всеобщей нетерпимости к названным правонарушениям.

Отметим, что некоторые позитивные изменения в этом направлении в действующем административном законодательстве присутствуют.

Это касается, например, следующих положений КоАП РФ: за совершение административных правонарушений согласно ч.ч. 1,2 и 4 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26, ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ лишение специального права в виде права управления транспортным средством применяется как дополнительное административное наказания. Путем внесения изменения в КоАП РФ была устранена коллизия по исполнению наказания, назначенного за совершение указанных правонарушений. В прежней редакции закона, на основании ч. 4.1 ст. 32.6 КоАП РФ правонарушитель, исполнив дополнительный вид наказания (лишение специального права в виде права управления транспортным средством), сохранял право на возврат водительского удостоверения по истечении срока лишения специального права, несмотря на уклонение от исполнения основного наказания в виде штрафа.

Положительные изменения, внесенные в закон в ноябре 2014 года, предусматривают, что получение водительского удостоверения, изъятого у правонарушителя за деяния, предусмотренные главой 12 КоАП РФ, возможно теперь только после выполнения двух обязательных условий (требований) закона: после уплаты наложенных административных штрафов и после проверки знания Правил дорожного движения лицом, подвергнутому данному наказанию. Кроме того, предусмотрено прохождение обязательного медицинского освидетельствования для лиц, которыми были совершены правонарушения по ч.ч. 1,2 и 4 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26, ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ. Только после выполнения всех названных условий, лицо получит своих водительские права [11, с. 670].

В качестве ведущей цели административной ответственности Н.В. Витрук выделяет охрану административного правопорядка. Дополнительными целями выступают, во-первых, предупреждение (предотвращение) новых административных правонарушений, как самим правонарушителем, так и иными лицами (частная и общая превенция); во-

вторых, формирование у них законопослушных установок поведения [7, с. 36].

На счет функций административной ответственности есть различные мысли. К примеру, А.Б. Агапов выделяет превентивную, альтернативную, ограничительную и правозащитную функции [1, с. 69].

Н.В. Витрук основной функцией административной ответственности считает охранительную (защитную) функцию. Кроме того, он выделяет превентивную и воспитательную функции административной ответственности.

В научной литературе, как правило, выделяются два основания наступления административной ответственности - закон и правонарушения. Первое – юридическое, второе – фактическое основание административной ответственности.

Согласно позиции Д.Н. Бахраха, основаниями наступления административной ответственности, являются:

1. нормативное основание – как система норм, устанавливающих административную ответственность;
2. фактическое основание – как деяние конкретного субъекта, нарушающее правовые предписания и запреты, охраняемые административными санкциями;
3. процессуальное основание – акт компетентного субъекта о наложении конкретного взыскания (наказания) за конкретное административное правонарушение.

Более того, для наступления ответственности необходимо все три основания [22, с. 49].

Важно заметить, что при детальном анализе нормативных оснований административной ответственности за нарушения в сфере ПДД можно выделить ряд недостатков и пробелов.

В целом можно сделать вывод, что некоторые составы главы 12 КоАП РФ не соответствуют концепции административных правонарушений в области дорожного движения.

Отмечается, что одни составы административных правонарушений (например, ст.ст. 12.21.3, 12.31 КоАП РФ и т.д.) относятся к главе 11 КоАП РФ «Административные правонарушения на транспорте», а другие (например, ст.ст. 12.24, и ст. 12.35 КоАП РФ) посягают на права граждан, а не на область дорожного движения.

Законодательство Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения довольно обширное и состоит из множества законов и подзаконных нормативных правовых актов.

Центральное место в нормативной правовой основе занимает Конституция Российской Федерации, в статье 72 в пункте «к» которой сказано, что в совместном ведении Российской Федерации и субъектов Российской Федерации находятся административное, административно-процессуальное законодательство [23].

Особо хочется отметить Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [37]. В этом Законе впервые были сформулированы основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения, частично разрешена проблема разграничения компетенции между Российской Федерацией и ее субъектами, в общем виде определены основные требования, которые предъявляются к соответствующим субъектам управления.

Помимо данного федерального закона, общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения, регламентируют ряд нормативно правовых актов. К их числу можно отнести: Уголовный кодекс Российской Федерации – глава 27 [78]; КоАП РФ, а именно глава 12 кодекса, предусматривающая ответственность за дорожные правонарушения, содержащая 42 статьи [20]; Федеральные законы «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об

ответственности за нарушение порядка их выполнения» [39], «О лицензировании отдельных видов деятельности» [41], «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [45], «О техническом регулировании», «О полиции» и другие. Так же стоит отметить ряд указов Президента Российской Федерации и постановления Правительства Российской Федерации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Например - Указ Президента Российской Федерации «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» [40], постановления Правительства Российской Федерации «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» [44] и о федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»[43], «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» [38], «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» [46] и ряд других.

1.2 Понятие, виды и классификация административных правонарушений в области дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных функций государства по обеспечению правопорядка. Безопасность дорожного движения считается важным компонентом правопорядка,

который призвано обеспечивать государство [71, с. 694]. С одной стороны, интенсивное увеличение автопарка и возрастание числа участников дорожного движения сопровождается повышением количества административных правонарушений на дороге и эта цифра огромна. С другой же стороны исследования показывают, что уровень выявляемости нарушений ПДД, как правило, невысок. Так, превышение скорости движения, будучи самым распространенным видом нарушений ПДД, выявляется инспекторами дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России лишь в одном случае из 80-100 нарушений. Опрос значительного числа водителей в ряде регионов России свидетельствует, что немалое их число, по много раз, в день, превышая допустимую скорость движения, ни разу не были остановлены и наказаны сотрудниками ДПС [18, с. 78]. Вышеназванные исследования безусловно представляют интерес и для того что бы разобраться в них, в первую очередь, необходимо обратиться к понятию правонарушения как такового, которое нам дает юридическая литература.

Для начала стоит отметить, что правонарушения в зависимости от степени вреда, наносимого личности, обществу и государству, и характера отношений, на которые они посягают, принято подразделять на преступления и проступки. К последним относят административные правонарушения, гражданские и дисциплинарные проступки. Традиционно наиболее общественно опасными из последних считаются административные правонарушения. Более того большое внимание уделяется дефиниции правонарушения и конструкции юридического состава правонарушения.

Так, например, по мнению В.Л. Кулаповой правонарушение представляет собой виновное противоправное действие или бездействие лица, причиняющее определенный вред отдельным лицам, обществу, государству [24, с. 140].

В.Н. Хропанюка же под правонарушением понимает, как виновное поведение право дееспособного индивида, которое находится в

противоречии с предписаниями норм права, а также причиняет вред другим лицам и влечет за собой юридическую ответственность [79, с. 150].

Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность [20].

Применительно к сфере безопасности дорожного движения, и ввиду отсутствия формулировки такового в нормах закона, В.В. Похмелкин предлагает сформулировать понятие административного правонарушения в области безопасности дорожного движения, как «противоправное, виновное действие (бездействие) участника дорожного движения или должностного лица, призванного обеспечивать его безопасность, за которое главой 12 КоАП РФ установлена административная ответственность» [61, с. 15].

Ответственности за нарушения правил ПДД посвящена отдельная глава 12 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (далее – КоАП РФ).

Административное правонарушение встречается в многочисленных сферах деятельности субъектов административного права, в том числе и в области дорожного движения [72, с. 11].

Суть административного правонарушения выражается в его юридических признаках. Однако данный вопрос в теории административного права является дискуссионным. Так, Б.В. Россинский и Ю.Н. Стариков отмечают, что административное правонарушение состоит из трех признаков – противоправность, виновность и наказуемость. Такую же точку зрения занимает С.Н. Антонов [2, с. 69].

Однако, В.Я. Кикоть и П.И. Кононов, выделяют помимо трех названных выше признаков дополнительно еще два признака: деяние и общественную опасность. Такого же мнения относительно признаков административного правонарушения придерживается Л.Л. Попов [50, с. 120].

Стоит согласиться с последней точкой зрения, ведь любое правонарушение всегда выражается в поведении лица (деяние), иначе говоря сам умысел не наказуем, более того нанесение вреда общественным отношениям (общественная опасность) является неотъемлемым признаком любого правонарушения.

Практическая важность признаков правонарушения выражается в том, что установление их наличия в конкретном деянии дает возможность рассматривать его в качестве административного правонарушения.

Исходным признаком в характеристике административного правонарушения является понятие «деяние». Административные правонарушения могут совершаться как в форме действия, так и бездействия.

Действие – это активное невыполнение правового предписания в виде обязанности или законного требования, нарушение установленного запрета, правил, нормы, стандарты. Бездействие – это пассивное поведение, выражающееся в не совершении лицом тех действий, которое оно должно было и могло совершить в силу лежащих на нем обязанностей.

Примером совершения административного правонарушения в форме действия будет статья 12.12 КоАП РФ (проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика), а в форме бездействия статьи 12.26 КоАП РФ (невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского «освидетельствования» на состояние опьянения) и т.д. Есть и «смешанные» правонарушения, объективную сторону которых составляет совокупность действий и бездействий (например, статья 12.6 – нарушение «правил» применения ремней безопасности или мотошлемов).

Так, по одному из дел по ст. 12.6 КоАП РФ, суд счел обоснованным привлечение водителя к административной ответственности по ст. 12.6 КоАП РФ. При этом суд отклонил довод водителя об избранной им схеме применения ремня безопасности – ремень проходит под левой рукой. По мнению суда, указанную схему было нельзя признать отвечающей

требованиям п. 2.1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации (утв. Постановлением Совмина – Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090), поскольку сиденье водителя транспортного средства, которым управлял водитель, было оборудовано трехточечным ремнем безопасности с V-образной диагонально-поясной конструкцией. Как подчеркнул суд, использование только поясного ремня с креплением в двух точках, если плечевая лямка ремня безопасности находится за левым плечом у водителя, не может быть признано надлежащим выполнением требований п. 2.1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации (утв. Постановлением Совмина - Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090), так как не обеспечивает безопасности водителя [67].

Противоправность означает, то, что при совершении данного деяния обязательно будут нарушены нормы права. Никакое деяние не может быть признано административным правонарушением и за его совершение не может наступить административная ответственность, если при этом не были нарушены нормы права.

Виновность деяния предполагает, то, что оно совершено при наличии вины. Отсутствие вины ни в коем случае не позволяет считать данное деяние административным правонарушением. Вина может быть как в форме умысла, так и в форме неосторожности. Примером совершения административного правонарушения в форме умысла будет статья 12.25 КоАП РФ (невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства), статья 12.37 КоАП РФ (несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств) и т.д.

Так, К. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.25 КоАП РФ, ему назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере 500 рублей.

В соответствии с ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ невыполнение законного требования сотрудника полиции, должностного лица таможенного органа или должностного лица федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, об остановке транспортного средства влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до восьмисот рублей.

Согласно пункту 20 части 1 статьи 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» для выполнения возложенных на нее обязанностей предоставляется, в том числе право останавливать транспортные средства, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения.

Согласно пункту 6.11 Правил дорожного движения Российской Федерации, требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство. Водитель должен остановиться в указанном ему месте.

Отказывая в удовлетворении жалобы на постановление должностного лица о привлечении к административной ответственности К., судья районного суда, обоснованно исходил из того, что обстоятельства, установленные в ходе разбирательства дела, свидетельствуют о совершении К. административного правонарушения, ответственность за которое установлена частью 2 статьи 12.25 КоАП РФ. Соответствующие выводы судьей сделаны на основании анализа материалов дела.

Имеющиеся в деле доказательства подтверждают тот факт, что 06 сентября 2018 г. в 22:45 час К. управляя транспортным средством Хендай, государственный регистрационный знак <...> в районе дома № <...> по ул. Гайвинская г. Перми, в нарушение пункта 6.11 Правил дорожного движения не выполнил законное требование сотрудника полиции об остановке транспортного средства.

Как видно из материалов дела, сотрудник полиции действовал в рамках предоставленных ему законом полномочий, в том числе предусмотренных ст. 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции».

Факт нарушения К. требования пункта 6.11 Правил дорожного движения подтвержден собранными по делу доказательствами: протоколом об административном правонарушении от 07 сентября 2018 г. 59 БВ № <...>, рапортом от 06 сентября 2018 г. инспектора ДПС Л., письменным объяснением инспектора Г. от 06 сентября 2018 г., получившими оценку с точки зрения их относимости, допустимости, достоверности и достаточности по правилам статьи 26.11 КоАП РФ.

Таким образом, действия К. правильно квалифицированы по части 2 ст. 12.25 КоАП РФ [64].

Вина в форме неосторожности находит выражение, например, в статье 12.24 КоАП РФ (нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего) [10].

Деяния, характеризующиеся либо умышленной, либо неосторожной формой вины (например, статья 12.21 КоАП РФ - нарушение правил перевозки грузов, «правил» буксировки; статья 12.12 КоАП РФ - проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика и т.д.).

Наказуемость деяния означает, что за совершение данного деяния физического или юридического лица либо КоАП РФ, либо законами субъекта РФ об административных правонарушениях в любом случае должна быть установлена именно административная ответственность [69, с. 61].

Любая ответственность бессмысленна без реакции со стороны государства на противоправное поведение [15, с. 54]. Юридические последствия применения норм административной ответственности имеют самую непосредственную связь с признаком административной наказуемости.

Юридические последствия выражаются в том, что правонарушитель вследствие наложения на него административной санкции получает негативное изменение своего правового статуса, возникает состояние административной наказанности.

Общественная опасность деяния проявляется в посягательстве, в причинении или создании реальной угрозы причинения существенного ущерба общественным отношениям, охраняемым нормами права.

Стоит отметить, что единого мнения по поводу этого признака административного правонарушения до настоящего время еще не сложилось. Так, в юридической литературе приводится наглядный пример того, что не все административные правонарушения являются общественно опасными, даже с учетом их массовости, например безбилетный проезд статья 11.18 КоАП РФ.

В тоже время, невозможно, безусловно, отторгнуть возможность отнесения административных правонарушений к общественно опасным деяниям, так как эта опасность присуща ряду административных правонарушений, предусмотренных Особенной частью КоАП РФ. Глава 12 КоАП РФ, не является исключением. Такой позиции поддерживается ряд ученых, например С.В. Полякова, В.В. Лукьянов, П.П. Серков отмечают, что правонарушения в области дорожного движения, безусловно, являются общественно опасными. С этой позицией, невозможно не согласится. Чего стоит только приведенная выше статистика ДТП. Так же, в подтверждение мысли хотелось бы обратить внимание на ст. 12.24 КоАП РФ. Обязательным условием для квалификации правонарушения по данной статье является наступление вредных последствий в виде причинения вреда здоровью человека, что непосредственно нам говорит об общественной опасности данного деяния [20]. Однако, отождествлять общественную опасность и вредные последствия нельзя.

Итак, соглашаясь с мнением заслуженных административистов (А.П. Алехин и др.), еще раз укажем, что признаком общественной опасности,

несомненно, обладают административные правонарушения, в первую очередь в сфере безопасности дорожного движения, предусмотренные в главе 12 КоАП РФ. Эти деяния, также как и уголовные преступления являются общественно опасными и имеют отличия лишь в степени этой опасности. Это положение стоит на базе задач законодательства об административных правонарушениях, где в числе прочих значимых задач, указано обеспечение защиты общественного порядка и общественной безопасности, куда, без всякого сомнения, относится и безопасность дорожного движения. Иными словами, борьба с общественно опасными правонарушениями, к числу которых относятся и нарушения правил дорожного движения [27, с. 46]. Как пишет В.В. Лукьянов, «именно признание общественной опасности нарушения правил движения послужило причиной применения административных санкций нарушителям с первых “шагов” автомобилизации» [26, с. 60].

Таким образом, административным правонарушением в области безопасности дорожного движения, следует считать противоправное, виновное действие (бездействие) участника дорожного движения или должностного лица, призванного обеспечивать его безопасность, за которое главой 12 КоАП РФ установлена административная ответственность.

Глава 12 КоАП РФ предусматривает регулирование ответственности за большой объем правонарушений и включает в себя более 40 статей. Так, например, установлена ответственность за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра (ст. 12.1 КоАП РФ), за управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков (ст. 12.2 КоАП РФ). Отсутствие необходимых документов влечет ответственность по ст. 12.3 КоАП РФ, незаконное установление на транспортное средство специальных опознавательных знаков влечет ответственность по ст. 12.4 КоАП РФ. Должны быть

соблюдены правила применения ремней безопасности и мотошлемов (ст. 12.6). Состояние опьянения водителя – безусловное основание привлечения лица к ответственности (ст. 12.8). Ответственность за превышение скорости движения установлена в ст. 12.9 КоАП РФ. Нарушение правил движения по автомагистрали; через железнодорожные пути; проезда перекрестков; нарушение правил маневрирования; правил остановки или стоянки транспортных средств влечет административную ответственность по соответствующим статьям КоАП, с расшифровкой сути правонарушений, закрепленных в Правилах дорожного движения.

Группа правонарушений, указанных в главе 12 КоАП РФ, относится к создающим помехи движения другим участникам дорожного движения (пешеходы и др.).

Есть правонарушения, касающиеся нарушений правил остановки – обычной и аварийной (ст. ст. 12.19, 12.20).

Группа правонарушений касается правил перевозки грузов (ст.ст. 12.21, 12.21.1, 12.21.2.).

Особое значение, в связи с трагическими дорожными авариями, имеет ст. 12.23, предусматривающая ответственность за нарушение правил перевозки людей. Отдельно законодателем выделена ответственность за перевозку детей (части 4 и 6 ст. 12.23 КоАП РФ).

Так, при рассмотрении жалобы защитника Михеева П.М. в интересах ГУП МО «М» на постановление заместителя командира 3Б 1 СП ДПС ГИБДД на спецтрассе ГУ МВД России по г. Москве С. № 1*** от 11 января 2018 года и решение судьи Измайловского районного суда г. Москвы от 04 октября 2018 года по делу об административном правонарушении предусмотренном ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ КоАП РФ, в отношении ГУП МО «М», судья Московского городского суда, при рассмотрении обстоятельств дела, указал, что: 05 января 2018 года в 09:20 по адресу: ***, ГУП МО «М» не осуществило должного контроля за оформлением документов для осуществления организованной перевозки группы детей на транспортном

средстве ***, государственный регистрационный знак ***, под управлением водителя ***, а именно: в договоре фрахтования №*** от 05.01.2018 г. отсутствуют данные о водителе ***, а также не осуществило должный контроль за соблюдением водителем программы маршрута движения, чем нарушило п. 22.6 ПДД РФ. Действия ГУП МО «М» квалифицированы по ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ.

Факт совершения административного правонарушения и вина ГУП МО «М» подтверждаются: протоколом об административном правонарушении, составленным в соответствии с требованиями ст. 28.2 КоАП РФ, в котором отражены все сведения, необходимые для правильного разрешения дела; договором фрахтования перевозки организованной группы детей от 11 декабря 2017 года, заключенным между фрахтовщиком ГУП МО «М» и фрахтователем ***; списком водителей к договору фрахтования №*** на 05 января 2017 года, графиком движения, объяснениями свидетелей ***, ***, ***, ***, ***; определением о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования; выпиской из ЕГРЮЛ; путевым листом автобуса; заказ-нарядом, иными материалами дела.

Порядок привлечения ГУП МО «М» к административной ответственности не нарушен. Административное наказание назначено в соответствии с санкцией ч. 4 ст. 12.23 КоАП РФ.

Суд решил: Постановление заместителя командира 3Б 1 СП ДПС ГИБДД, решение судьи Измайловского районного суда г. Москвы от 04 октября 2018 года в отношении ГУП МО «М», оставить без изменения, жалобу защитника Михеева П.М. в интересах ГУП МО «М» - без удовлетворения [63].

Относительно общественной опасности в виде причинения вреда здоровью человека, ответственность урегулирована в ст. 12.24 КоАП РФ: нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации

транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

В п. 19 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 указано, что «по делам об административных правонарушениях, связанных с нарушением ПДД РФ или правил эксплуатации транспортных средств, повлекшим причинение легкого либо средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (статья 12.24 КоАП РФ), необходимо иметь в виду, что субъектом таких правонарушений является водитель транспортного средства. Если нарушение ПДД РФ, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, было допущено пешеходом или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), действия указанных лиц квалифицируются по части 2 статьи 12.30 КоАП РФ.

При рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.24 КоАП РФ, следует учитывать, что водитель транспортного средства, нарушивший ПДД РФ или правила эксплуатации транспортных средств, для целей применения данной статьи не может одновременно являться и лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и потерпевшим. В связи с этим, если в результате дорожно-транспортного происшествия пострадал только водитель, его действия (бездействие) квалификации по указанной выше норме не подлежат.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия пострадали несколько человек и им был причинен легкий и средней тяжести вред здоровью, в отношении водителя, допустившего нарушение ПДД РФ или правил эксплуатации транспортных средств, составляется один протокол об административном правонарушении (по частям 1 и 2 статьи 12.24 КоАП РФ), содержащий сведения обо всех потерпевших, которым причинен легкий вред здоровью и вред здоровью средней тяжести. При этом необходимо иметь в виду, что в случае составления в отношении указанного водителя отдельных

протоколов об административных правонарушениях, предусмотренных частями 1 и 2 статьи 12.24 КоАП РФ, дела об административных правонарушениях подлежат объединению судьей в одно производство и при признании лица виновным назначение ему административного наказания осуществляется по правилам, предусмотренным частью 2 статьи 4.4 КоАП РФ (в пределах санкции, предусматривающей назначение более строгого административного наказания).

В том случае, когда причинение легкого либо средней тяжести вреда здоровью потерпевшего было обусловлено нарушением ПДД РФ или правил эксплуатации транспортных средств и выразалось, например, в проезде на запрещающий сигнал светофора или неисправности тормозной системы, такие действия (бездействие) водителя могут квалифицироваться соответственно по статье 12.12 КоАП РФ или части 2 статьи 12.5 данного кодекса и по части 1 или 2 статьи 12.24 КоАП РФ (пункт 7 части 1 статьи 24.5 КоАП РФ)» [59].

Также установлена ответственность за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.34 КоАП РФ), и иные статьи КоАП РФ в линейке норм от ст. 12.1 до ст. 12.37 КоАП РФ.

Классификация административных правонарушений осуществляется по различным критериям и признакам. Законодателем для удобства правоприменителя в КоАП РФ и других правовых актах административные правонарушения группируются по различным основаниям.

Административные правонарушения в области дорожного движения можно классифицировать в зависимости от родового объекта. Примером административного правонарушения, посягающего на безопасность дорожного движения, будет статья 12.8 КоАП РФ (управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача

управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения).

Общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения выступают объектом и в правонарушениях: нарушение правил маневрирования (ст. 12.14), нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона (ст. 12.15), невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (12.26 КоАП РФ), нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.30) и другие правонарушения.

Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения (ст. 12.18 КоАП РФ) – здесь объектом выступает безопасность пешеходов и велосипедистов.

Примером административного правонарушения, посягающего на установленный порядок управления транспортными средствами будет статья 12.1 КоАП РФ (управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра).

В правонарушении, предусмотренным в ст. 12.3 (управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения) посягательством являются общественные отношения в сфере государственного регулирования документального обеспечения управления транспортным средством.

Примером правонарушения, в сфере установленного государственного порядка регулирования перевозки грузов и буксировки является статья 12.21 (нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки).

Так же административные правонарушения в области дорожного движения можно проклассифицировать в зависимости от субъекта правонарушения. Совершаемые физическим лицом будут все составы главы 12 КоАП РФ.

Правонарушения, которые совершаются юридическим лицом, будут статьи 12.33 КоАП РФ (повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений), статья 12.34 КоАП РФ (несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений) и т.д.

Так, С.Я. обратилась в суд с иском к администрации г. Н.Новгорода, администрации Нижегородского района г. Н.Новгорода о взыскании ущерба, причиненного ДТП, компенсации морального вреда, судебных расходов, в обоснование заявленных требований указав следующее.

08.02.2018 г. около 07 ч. 05 мин. по адресу: <адрес> произошло дорожно-транспортное происшествие с участием транспортного средства Мини Купер Countryman, государственный регистрационный номер <данные изъяты> под управлением водителя ФИО12. ФИО13 при движении по <адрес> совершила наезд на яму, в результате чего транспортное средство получило механические повреждения. Нарушений правил дорожного движения со стороны водителя ФИО14 не имеется. Транспортное средство Мини Купер Countryman, государственный регистрационный номер <данные изъяты> принадлежит на праве собственности С.Я., что подтверждается свидетельством о регистрации транспортного средства <данные изъяты>, выданным ГИБДД код подразделения <данные изъяты> ДД.ММ.ГГГГ 08.02.2018 г. было возбуждено дело об административном правонарушении по статье 12.34 КоАП РФ, что подтверждается Определением <данные изъяты> от 08.02.2018 г. В соответствии с Актом выявленных недостатков в эксплуатационном состоянии автомобильной дороги (улицы) от 08.02.2018 г. на участке проезжей части <адрес> выявлены следующие недостатки в

эксплуатационном состоянии дороги (улицы): наличие на проезжей части выбоины, предельные размеры которой не соответствуют требованиям п. 3.1.2 ГОСТА Р 50597-93: 1. длина 40 см, ширина 35 см, глубина 10 см, 2. длина 70 см, ширина 50 см, глубина 10 см.

Определением суда от 03.10.2018 года привлечено ООО «Вектор» для участия в деле в качестве соответчика.

Согласно представленному муниципальному контракту № от 22.12.2017 года, заключенному между Администрацией Нижегородского района г. Н.Новгорода и ООО «Вектор», ответственным за содержание дорог в месте, где произошло ДТП, является ответчик - ООО «Вектор».

08.02.2018 г. было возбуждено дело об административном правонарушении по статье 12.34 КоАП РФ, что подтверждается Определением <данные изъяты> от 08.02.2018 г. 29.03.2018 года составлен протокол об административном правонарушении <данные изъяты> в отношении управляющего ООО «Вектор» - ФИО15 по ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ.

Установлено, что ООО «Вектор» допущено нарушение установленного законом порядка содержания автомобильной дороги в виде несоответствия дорожного покрытия на проезжей части <адрес> требованиям ГОСТа 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения», в результате чего произошло ДТП, повлекшее повреждение автомобиля истца, правомерно удовлетворил иски требования и возложил на ответчика обязанность по возмещению причиненного истцу материального ущерба.

Решением Нижегородского районного суда г. Н.Новгорода от 22 мая 2019 года постановлено: иски требования С.Я. удовлетворить частично [4].

Совершаемые должностным лицом, например, статья 12.21 КоАП РФ (нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки), статья 12.31

КоАП РФ (допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством) и т.д.

По общему правилу административные правонарушения по конструкции объективной стороны, являются формальными, что находит свое выражение в самом факте противоправного поведения.

Существующие материальные составы влекут реальные неблагоприятные последствия.

В установленных законодательством случаях для признания деяния административным правонарушением необходимо наличие причинной связи между деянием и его неблагоприятными противоправными последствиями в виде причинения вреда здоровью, имуществу, экологии и т. д.

Например, материальные составы образуют правонарушения, повлекшие причинение легкого вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.24 КоАП РФ), создание помех в движении транспортных средств (ст. 12.30 КоАП РФ).

Довольно интересный взгляд на деление административных правонарушений в области дорожного движения в других странах. Например, в Бельгии, предусматривается деление правонарушений в сфере дорожно-транспортных происшествий именно на три части: «преступления», «проступки» и «простые нарушения». Первые два понятия наказуемы в судебном порядке, последнее – это нарушение ПДД, наказуемое в административном порядке.

Таким образом, подытоживая материал, изложенный в первой главе, можно сделать следующие выводы.

Понятие административной ответственности в научной литературе остается дискуссионным вопросом, и разными авторами формулируется по-своему.

Нами предлагается административную ответственность в сфере дорожного движения рассматривать, как разновидность юридической

ответственности, выражающуюся в отрицательной оценке совершенного деликта и соответствующих принудительных мерах, применяемых государством в лице уполномоченных им государственных органов и должностных лиц к субъектам, участвующим в дорожном движении (водителям, пешеходам и др.) за совершением ими правонарушений в области дорожного движения, за которые законами и подзаконными актами установлены административные санкции.

Реализация административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения происходит на общих принципах юридической ответственности: принципе законности, объективной истины, презумпции невиновности, равенства перед законом, неотвратимости ответственности и наказания, справедливости и целесообразности, принципе гуманизма.

Само административное правонарушение в сфере безопасности дорожного движения, следует понимать как виновное, противоправное действие (или бездействие) участника дорожного движения или должностного лица, призванного обеспечивать его безопасность, за которое главой 12 КоАП РФ установлена административная ответственность.

Правонарушения в данной сфере многочисленны и разнообразны. Классифицировать их можно по различным критериям и признакам, например, в зависимости от родового объекта (разные виды общественных отношений, обеспечивающих безопасность и рациональную организацию дорожного движения), в зависимости от субъекта правонарушения (совершаемые физическим лицом и юридическим лицом).

Глава 2 Правовая характеристика состава административных правонарушений. Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

2.1 Особенности состава административного правонарушения в области дорожного движения

Признаки деяния и признаки состава правонарушения – это две нетождественные категории, и исходя из этого, выводится положение о том, что не любое деяние, в том числе включающее признаки административного правонарушения, считается административным правонарушением. В деянии может быть общественная опасность, противоправность и др., но, в сравнении с составом, не будет, например, субъекта правонарушения (т.е. лица, достигшего установленного законом возраста, которое может быть привлечено к ответственности за данный деликт). Это влечет к появлению ситуации, когда в деянии будет отсутствовать состав административного правонарушения, из чего следует, что привлечение лица, совершившего деяние к административной ответственности невозможно (исключено).

В литературе указывается, также, что необходимо различать признаки административного правонарушения от элементов и признаков состава определенного административного правонарушения [69, с. 70].

Итак, под составом административного правонарушения следует понимать совокупность признаков, необходимых и достаточных для признания деяния конкретным административным правонарушением. Наличие состава административного правонарушения в том или ином деянии служит основанием наступления административной ответственности за его совершение.

Определение состава правонарушения необходимо для выполнения трех функций состава:

1. Фундаментальная функция, означает то, что состав правонарушения выступает как единственное фактическое основание административной ответственности.
2. Разграничительная функция, означающая, что признаки состава отграничивают один состав от другого, а также от деяний, не являющихся административными правонарушениями, или от деяний, ответственность за которые наступает в других отраслях права.
3. Гарантийная функция, которая означает, что посредством описания конкретных составов административных правонарушений и их объективных признаков, законодатель обеспечивает защиту гражданина от необоснованного привлечения к административной ответственности [19, с. 23].

Однотипные признаки состава административного правонарушения в совокупности образуют так называемые элементы состава административного правонарушения.

Таким образом, к элементам состава административного правонарушения относят: объект, объективную сторону, субъект, субъективную сторону.

Объект административного правонарушения – общественные отношения, которым причиняется урон в результате совершения административного правонарушения. Характеризуя объект административного правонарушения, необходимо отметить, что в теории административного права объекты посягательств административных правонарушений подразделяют на несколько групп. Так, выделяют общий, родовой и непосредственный объект.

Общий объект – совокупность общественных отношений, связанных с осуществлением исполнительной власти и государственного управления.

Родовой объект – определенный круг общественных отношений, охраняемый единым комплексом административно-правовых мер, составляющий самостоятельную часть общего объекта.

Непосредственный объект – те общественные отношения, которым причиняется урон в результате совершения конкретного административного правонарушения.

Под объектом административных правонарушений, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, являются общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения безопасности дорожного движения и установленный порядок эксплуатации транспортных средств [72, с.11].

Под безопасностью дорожного движения понимается, состояние данного процесса, отражающее уровень безопасности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Под обеспечением безопасности дорожного движения поднимется деятельность, нацеленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий [37].

Под установленным порядком эксплуатации транспортных средств необходимо понимать правила допуска транспортных средств к эксплуатации, правила технической эксплуатации для отдельных видов автотранспорта, правила перевозки пассажиров и грузов на определенных видах и типах транспорта, иные правила, действующие в сфере обеспечения безопасности эксплуатации транспортных средств. Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения» (далее – постановление Правительства РФ № 1090) определен конкретный перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств [42].

В качестве непосредственного объекта посягательства следует рассматривать общественные отношения, обеспечивающие соблюдение установленного порядка регистрации транспортных средств, проведения государственного технического осмотра автотранспорта и прицепов к

нему, безопасное функционирование пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и т.д.

Так же от объекта правонарушения следует отличать предмет правонарушения, под которым следует понимать элемент охраняемого законом общественного отношения, блага, ценности, воздействуя на который правонарушитель причиняет вред этому общественному отношению. В области безопасности дорожного движения предметом правонарушения обычно является транспортное средство, которым пользуется виновное лицо.

Особенностью правонарушений в области дорожного движения является то, что вред общественным отношениям причиняется в основном при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, т.е. источников повышенной опасности [8, с. 33].

Под транспортным средством следует понимать автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право [20].

К механическим транспортным средствам не относятся мопеды, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 км/ч, имеющие двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель максимальной мощностью менее 4 кВт, а также велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

В соответствии с подп. «т» п. 1 ст. 1 Конвенции о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г., ратифицирована Российской Федерацией 7 июня 1974 г.) велосипед с подвесным двигателем означает

любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 куб. см, и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч (30 миль/ч).

Транспортные средства, не оборудованные двигателем (велосипеды, транспорт гужевого типа), предметом главы 12 КоАП РФ являться также не могут [48, с. 68].

Более того, ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» предусматривает дифференциацию всех транспортных средств, составляющих предмет административных правонарушений, на категории «А», «В», «С», «D», «BE», «CE», «DE» и входящие в них подкатегории «A1», «B1», «C1», «D1», «C1E», «D1E» [37].

Объективную сторону состава административного правонарушения в области дорожного движения составляют противоправные деяния виновного лица, связанные с нарушением правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств, технических правил ремонта и содержания дорог, эксплуатации железнодорожных переездов.

Существуют различные точки зрения относительно определения объективной стороны административного правонарушения:

- деяние виновного лица (действию или бездействию), которое причиняет вред юридическим правоотношениям в сфере административного регулирования [70, с. 15];
- внешние признаки, характеризующие противоправное действие или бездействие, результат посягательства, причинную связь между деянием и наступившими последствиями, место, время, обстановка, способ, орудия и средства совершенного административного правонарушения [28, с. 42];
- антиобщественный акт внешнего поведения нарушителя нормы права, влекущий административную ответственность и

выражающийся в действии или бездействии и наступившем результате [77, с. 55];

- система предусмотренных нормами административного права признаков, характеризующих его внешние проявления, т.е. общественно – вредные действия (бездействие), направленные на объект административного правонарушения.

При помощи объективной стороны правоприменитель реализовывает первоначальную правовую идентификацию административного правонарушения по отнесению его к конкретному виду. Помимо этого, объективная сторона административного правонарушения характеризуется системой законодательных норм и правил, контролируемых административно-правовыми средствами и юридически значимыми признаками, важным внешним проявлением которых является деяния.

Объективную сторону состава административного правонарушения в области дорожного движения составляют противоправные деяния (действия, бездействие) виновного лица, связанные с нарушением правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств, технических правил ремонта и содержания дорог, эксплуатации железнодорожных переездов [9, с. 34], [72, с. 13].

Юридический признак деяния, как указывается всеми авторами, состоит в его противоправности, то есть в нарушении (несоблюдении, неисполнении) норм, правил, требований, установленных законом или подзаконным нормативным правовым актом. Причем диспозиции подавляющего большинства статей главы 12 КоАП РФ носят так называемый бланкетный характер, отсылая к нормам других правовых документов, регулирующих общественные отношения в сфере дорожного движения. В роли таких документов выступают Правила дорожного движения (ПДД), Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации (далее ОПДЭ), а также различные ГОСТы (технические регламенты),

формулирующие требования к эксплуатации транспортных средств и дорожной инфраструктуре.

Противоправным деянием в сфере дорожного движения можно считать одно из следующих действий (бездействий):

- а) нарушение безусловного запрета, то есть совершение действий, прямо запрещенных ПДД или ОПДЭ при любых обстоятельствах (например, управление транспортным средством в состоянии опьянения, с заведомо неисправной тормозной системой, с видоизмененными или подложными государственными регистрационными знаками и др.);
- б) нарушение условного запрета, то есть совершение действий (например, обгон, стоянка, остановка, оставление места ДТП и т.п.), запрещенных ПДД или ОПДЭ при определенных обстоятельствах, когда эти обстоятельства наличествуют;
- в) нарушение предписания, то есть неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, установленных ПДД или ОПДЭ (например, обязанности иметь при себе водительское удостоверение и другие необходимые документы, уступить дорогу, совершить определенные действия при ДТП и др.);
- г) несоблюдение правоограничения, то есть совершение действия, явно выходящего за пределы предоставленного права, которые определены ПДД или ОПДЭ (классический пример: превышение установленной скорости движения);
- д) злоупотребление правом, то есть использование предоставленного права с нарушением условий и порядка, предусмотренных ПДД или ОПДЭ (например, отступление от требований ПДД водителями автомобилей со специальными сигналами не при выполнении служебного задания или без обеспечения безопасности движения).

В то же время следует подчеркнуть, что административным правонарушением в области дорожного движения является не просто одно из перечисленных нарушений, но только то, которое нашло отражение (закрепление) в статьях главы 12 КоАП РФ. Иногда водителей, особенно попавших в ДТП, пытаются привлечь к административной ответственности на основании общих положений ПДД. Например, пункта 1.5 ПДД, согласно которому «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда». Или пункта 10.1 ПДД, который гласит: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности, видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения Правил».

Как подчеркивает В.В. Похмелкин, «невыполнение указанных общих требований образует состав административного правонарушения только в случае, когда оно причинило легкий или средней тяжести вред здоровью потерпевшего (ст. 12.24 КоАП РФ)» [61, с. 16].

Так, Верховный суд рассмотрел жалобу Сметанина В.Е. на постановление инспектора ДПС, решения нижестоящих судов о привлечении его к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.14 КоАП РФ.

Уточняя все обстоятельства дела, судья указал, что задачами производства по делам об административных правонарушениях являются всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в соответствии с законом, обеспечение исполнения вынесенного постановления, а также выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений (ст. 24.1 КоАП РФ) [53].

В соответствии со ст. 26.1 КоАП РФ по делу об административном правонарушении подлежат выяснению, в частности: лицо, совершившее противоправные действия (бездействие), за которые КоАП РФ или Законом субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, а также виновность лица в совершении административного правонарушения.

Установление виновности предполагает доказывание вины лица в совершении противоправного действия (бездействия), то есть объективной стороны деяния.

Объективная сторона административного правонарушения, предусмотренного частью 3 ст. 12.14 КоАП РФ, заключается в невыполнении требования Правил дорожного движения уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения. Согласно пункту 8.3 Правил дорожного движения, нарушение которого вменено Сметанину В.Е., при выезде на дорогу с прилегающей территории водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней.

В силу пункта 1.2 Правил дорожного движения требование уступить дорогу (не создавать помех) означает, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

Преимуществом (приоритетом) признается право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения (Правила дорожного движения).

Признавая Сметанина В.Е. виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 3 статьи 12.14 КоАП РФ, должностные лица и судебные инстанции исходили из того, что им было нарушено требование приведенного выше п. 8.3 Правил дорожного движения, а именно, управляя транспортным средством он, выезжая на

главную дорогу с прилегающей территории, не уступил дорогу транспортному средству, движущемуся по ней.

Вместе с тем в ходе производства по делу и при рассмотрении жалоб на постановление должностного лица Сметанин В.Е. последовательно указывал на то, что Правила дорожного движения не нарушал, второй участник дорожно-транспортного происшествия (Хрипков П.А.) двигался с нарушением требований Правила дорожного движения по обочине, в связи с чем, преимущественного права проезда нерегулируемого перекрестка не имел.

При таких обстоятельствах вывод должностного лица и судебных инстанций о нарушении Сметаниным В.Е. требований пункта 8.3 Правил дорожного движения и наличии в его действиях объективной стороны состава административного правонарушения, предусмотренного частью 3 статьи 12.14 КоАП РФ, является необоснованным.

Кроме того согласно разъяснений данных в пункте 14 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 года № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», при квалификации действий водителя по ч. 2 ст. 12.13 или ч. 3 ст. 12.14 КоАП РФ необходимо учитывать, что преимущественным признается право на первоочередное движение транспортного средства в намеченном направлении по отношению к другим участникам дорожного движения, которые не должны начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить участников движения, имеющих по отношению к ним преимущество, изменить направление движения или скорость (пункт 1.2 Правил дорожного движения).

Постановлением судьи Верховного суда РФ производство по делу в отношении Сметанина В.Е. прекращено в связи с отсутствием состава административного правонарушения.

Объективная сторона любого административного правонарушения характеризуется двумя группами признаков: обязательными и факультативными (не обязательные признаки).

К обязательным признакам административного правонарушения относят: противоправные деяния, наступившие вредные последствия и причинно-следственная связь между деянием и наступившими в результате него вредными последствиями.

Примером противоправного деяния будет, к примеру, превышение установленной скорости движения, несоблюдение требований дорожных знаков и т.д. Вредными последствиями подобных действий могут быть: создание опасности в дорожном движении, помехи другим участникам движения и т.д. Установить причинно-следственную связь, значит выявить обстоятельства появления вредных последствий, установить, наступили они в результате противоправного деяния или по другим причинам, каким образом данное деяние повлияло на величину этих последствий и т.д. [69, с. 63].

Факультативные признаки объективной стороны административных правонарушений в области дорожного движения – это место совершения правонарушения (железнодорожные пути, автомагистрали, технологические разрывы разделительной полосы на автомагистрали, перекрестки и т.д.) обстоятельства, включая обстановку, совершения правонарушения (состояние опьянения лица, отсутствие необходимых документов или права управления транспортным средством и т.д.). Факультативный признак объективной стороны – способ совершения правонарушения выделяется крайне редко, например в ст. 12.33 КоАП РФ говорится об умышленном создании помех в дорожном движении путем загрязнения дорожного покрытия. Однако если под способом совершения правонарушения понимать

описание отдельно взятой дорожной ситуации, в которой водитель не выполняет возложенные на него обязанности, то на квалификации это может отразиться следующим образом. Например, правонарушение, состоящее в нарушении правил маневрирования (вся статья 12.12 КоАП РФ), совершенное таким способом, как невыполнение требования ПДД подать сигнал перед перестроением, следует квалифицировать по части 1 указанной статьи. Данный подход может привести к смешению понятий способа и объективной стороны состава административного правонарушения [13].

Субъектом правонарушения в области дорожного движения является физическое вменяемое лицо, достигшее установленного возраста, - граждане и должностные лица, а также юридические лица.

Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность за нарушение ПДД, установлен ст. 2.3 КоАП РФ: административной ответственности подлежат лица, достигшие к моменту совершения административного правонарушения 16-летнего возраста. В то же время необходимо иметь в виду, что удостоверения на право управления автомобилями, троллейбусами и трамваями могут получить лица, достигшие 18 лет, а мотоциклами, мотороллерами, мопедами и мотоколясками - 16 лет. Управлять велосипедом, гужевой повозкой (санями), быть погонщиком выючных, верховых животных или стада при движении по дорогам разрешается лицам, достигшим 14-летнего возраста [19, с. 33].

Военнослужащие, граждане, призванные на военные сборы, и которые имеют специальные звания сотрудники органов внутренних дел, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ и таможенных органов несут за административные правонарушения, предусмотренные главой 12, административную ответственность на общих основаниях. Иностранцы граждане и лица без гражданства, совершившие на территории России административные правонарушения, предусмотренные главой 12 КоАП РФ,

в соответствии с ч. 1 ст. 2.6 КоАП РФ подлежат административной ответственности на общих основаниях [13].

Распространенным же субъектом правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ, является водитель.

Для правильного определения субъекта по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения следует обратиться к толкованию понятия «водитель» в различных источниках, в том числе нормативных актах. В словарях русского языка дается понятие водителя: водитель – это тот, кто управляет самодвижущейся машиной [35, с. 49].

Согласно Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) под водителем понимается всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т.д. (включая велосипеды) или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных [21].

В п. 1.2 ПДД, утвержденных постановлением Правительства РФ № 1090, содержится аналогичное толкование: «водитель» – это лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается «обучающий вождению» [42].

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» не содержится определения «водитель», но в ст. 2 употребляется термин «участник дорожного движения», которым является «лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства» [37].

Затем стоило бы сосредоточить интерес на том, что в научной литературе приводится классификация субъектов административных правонарушений в области дорожного движения. Так, Синцина С.В. подразделяет субъектов на три группы, общие, особые и специальные. Общими субъектами, считаются вменяемые физические лица, достигшие возраста административной ответственности (с 16-летнего возраста),

совершившее административное правонарушение в области дорожного движения.

Под специальным субъектом в сфере дорожного движения, согласно ее суждению, необходимо понимать две группы субъектов, такие как:

- 1) лица, выполняющие профессиональные функции, например инспекторы дорожно-транспортной службы, лица, контролируемые состояние водителей перед выпуском на маршрут, и т.д.;
- 2) лица, которым дано специальное право, разрешение или лицензия (например, водители ТС).

К особой группе автор относит субъектов, обладающих специальным правом, например водители-инвалиды, а также несовершеннолетние, инвалиды 1-2 группы, беременные женщины, лица обладающие статусом депутата, судьи, прокурора, военнослужащего и др. [72, с. 14].

Отметим, что соединение в одном субъекте и статуса водителя и специального статуса – инспектора дорожно-постовой службы, накладывает на лицо повышенную ответственность. Это влечет более повышенную опасность совершения ими административного правонарушения связанного с безопасностью на дорогах, так как кроме общественных отношений в сфере безопасности, вред наносится и организации службы федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел (отношениям управления).

Например, в случае привлечения сотрудника полиции к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ (управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения), последует и дисциплинарное наказание – увольнение со службы. Обоснование этому следующее: факт привлечения к ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ может послужить основанием для привлечения сотрудника полиции к дисциплинарной ответственности в виде увольнения со службы, так как поведение, ставшее основанием для привлечения к административной ответственности, является проступком, порочащим честь сотрудника органов

внутренних дел и подрывающим авторитет федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел.

В соответствии с ч. 4 ст. 7 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» сотрудник полиции, как в служебное, так и во внеслужебное время должен воздерживаться от любых действий, которые могут вызвать сомнение в его беспристрастности или нанести ущерб авторитету полиции.

Согласно п. 2 ч. 1 ст. 13 Федерального закона от 30.11.2011 № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» при осуществлении служебной деятельности, а также во внеслужебное время сотрудник органов внутренних дел должен заботиться о сохранении своих чести и достоинства.

В соответствии с пп. «м» п. 11 Типового кодекса этики и служебного поведения государственных служащих Российской Федерации и муниципальных служащих (одобрен Решением президиума Совета при Президенте РФ по противодействию коррупции от 23.12.2010 (протокол № 21)), действие которого распространяется и на сотрудников органов внутренних дел (п. 2 Приказа МВД России от 31.10.2013 № 883), служащие, сознавая ответственность перед государством, обществом и гражданами, призваны воздерживаться от поведения, которое могло бы вызвать сомнение в добросовестном исполнении служащим должностных обязанностей, а также избегать конфликтных ситуаций, способных нанести ущерб его репутации или авторитету государственного органа.

На основании п. 9 ч. 3 ст. 82 указанного Федерального закона контракт подлежит расторжению, а сотрудник органов внутренних дел – увольнению со службы в органах внутренних дел в связи с совершением проступка, порочащего честь сотрудника органов внутренних дел.

В Определении Верховного Суда РФ от 07.11.2016 № 29-КГ16-7 отмечается: служба в органах внутренних дел является особым видом государственной службы, направлена на реализацию публичных интересов,

что предопределяет наличие у сотрудников, проходящих службу в этих органах, специального правового статуса, обусловленного выполнением конституционно значимых функций по обеспечению правопорядка и общественной безопасности. В случае совершения сотрудником органов внутренних дел проступка, порочащего честь сотрудника органов внутренних дел, он подлежит безусловному увольнению со службы, а контракт с ним - расторжению. Применение других мер ответственности в данном случае невозможно, поскольку закон не предоставляет руководителю органа внутренних дел права избрания для такого сотрудника иной более мягкой меры ответственности, чем увольнение из органов внутренних дел [47].

В Апелляционном определении Верховного суда Чувашской Республики от 11.04.2016 по делу № 33-1844/2016 увольнение также признано правомерным. Суд отметил: сотрудник полиции, в обязанности которого входит, в том числе и недопущение нарушения законов и иных нормативных правовых актов не только в служебной деятельности, но и в частной жизни, сам допустил грубое нарушение положений действующего законодательства – ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, а именно управлял транспортным средством в состоянии опьянения, то есть совершил умышленное правонарушение, грубо нарушающее требования закона и интересы правопорядка, что является проступком, порочащим честь сотрудника органов внутренних дел и подрывающим авторитет федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел, а также государственной власти [3].

Следовательно, указанный в вопросе факт привлечения к ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ может послужить основанием для привлечения сотрудника полиции к дисциплинарной ответственности в виде увольнения со службы.

Стоит отметить, что некоторые ученые не относят водителей транспортных средств к специальным субъектам. Так, Москаленко С.С.

отмечает, что для установления признаков субъекта по делам об административных правонарушениях, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, а именно «водителя», достаточно признания факта управления транспортным средством вменяемым физическим лицом.

Действительно, наличие у лица, управляющего транспортным средством, права на его управление, которое согласно ст. 27 Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» подтверждается соответствующим удостоверением после сдачи квалификационного экзамена, не является обязательным признаком понятия «водитель», и отнесение некоторыми юристами водителей транспортных средств к категории специального субъекта не соответствует фактическому положению [35, с. 49]. Данная позиция подтверждается постановлением Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части КоАП РФ» № 18 (далее – постановление Пленума № 18). Согласно п.1 водителем является лицо, управляющее транспортным средством, независимо от того, имеется ли у него право управления транспортными средствами всех категорий или только определенной категории либо такое право отсутствует вообще. К водителю также приравнивается лицо, обучающее вождению [58].

Водитель транспортного средства выступает субъектом дорожного правонарушения вне зависимости от того, чьей собственностью является транспортное средство, а также от времени и места работы водителя. Однако необходимо так же указать на положение статьи 2.6.1 КоАП РФ согласно которой к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения совершенные с использованием транспортных средств, 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 привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств.

Собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности, если в ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении, будут подтверждены содержащиеся в ней данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц [20].

Помимо водителя субъектом административного правонарушения в области дорожного движения закон признает также пешехода, пассажира транспортного средства, лицо управляющее мопедом, велосипедом, иного (помимо водителя транспортного средства) участника дорожного движения (ст. ст. 12.29, 12.30 КоАП РФ).

Должностные лица, ответственные за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, должностные лица, ответственные за эксплуатацию транспортных средств, должностные лица, ответственные за перевозку, должностные лица, ответственные за состояние дороги, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, другие должностные лица являются субъектами правонарушений, предусмотренных ст. ст. 12.4, 12.21, 12.31 - 12.35 КоАП РФ.

Юридические лица как субъекты дорожных правонарушений упоминаются в нескольких статьях главы 12 КоАП РФ, например ст. 12.33, ст. 12.34, п. 3 ст. 12.2, п.п. 1, 2 ст. 12.4 и т.д. Всего в гл. 12 КоАП РФ юридические лица являются субъектами административной ответственности по шести статьям, включающим 11 составов административных правонарушений в области дорожного движения. До изменений 2007 г. юридические лица привлекались к административной ответственности только по двум статьям, закрепляющим два состава дорожных нарушений [74, с. 12].

Субъективная сторона административного правонарушения – это психическое отношение субъекта (физического лица) к противоправному действию (бездействию) и его последствиям.

Обязательным признаком субъективной стороны является вина субъекта административного правонарушения, которая может быть как в форме умысла, так и в форме неосторожности.

Административное правонарушение признается совершенным умышленно, если лицо, его совершившее, сознавало противоправный характер своего действия (бездействия), предвидело его вредные последствия и желало наступления таких последствий (прямой умысел) или сознательно их допускало либо относилось к ним безразлично (косвенный умысел).

Административное правонарушение признается совершенным по неосторожности, если лицо, его совершившее, предвидело возможность наступления вредных последствий своего действия (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение таких последствий (легкомыслие) либо не предвидело возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть (небрежность).

С субъективной стороны административные правонарушения в области дорожного движения характеризуются чаще умышленной, реже – неосторожной формами вины.

Неосторожную вину необходимо отличать от невиновно причинения вреда, т.е. казуса – случая, при котором административная ответственность лица не наступает. В таких случаях лицо не должно было или не могло предвидеть общественно опасные, вредные последствия своего действия (бездействия), либо не было способно управлять своим поведением в силу чрезвычайных обстоятельств.

Так же необходимо отметить, что в статьях КоАП РФ и законов субъектов РФ, устанавливающих административную ответственность, форма вины чаще всего не обозначается. По данным статьям административная

ответственность наступает все зависимости от формы вины. К примеру, не важно, умышленно нарушил водитель требование дорожного знака либо по неосторожности (допустим, не заметил данного знака), в любом случае он подлежит ответственности (ст.12.16 КоАП РФ).

В отдельных составах административных правонарушений содержатся факультативные признаки субъективной стороны: цель или мотив. Цель – это представление правонарушителя о желаемом результате, к которому он стремится. Мотив есть желание, которое толкает его на совершение правонарушения. Сеницына С.В. заостряет интерес на том, что цель и мотивы совершения административного правонарушения подлежат: доказыванию по делу об административном правонарушении; учету при определении меры и вида административной ответственности; анализу при исследовании причин совершения правонарушения [72, с. 14].

В конце хотелось бы подытожить, что только при наличии всех предусмотренных законом признаков состава административного правонарушения лицо, его совершившее, может быть привлечено к административной ответственности.

2.2 Административные наказания, назначаемые за правонарушения в области дорожного движения

В повышении эффективности механизма административной ответственности особая значимая роль принадлежит административным наказаниям.

Регламентируемый законодателем процесс применения и реализации уполномоченными государственными органами административных наказаний к лицам, совершившим административный деликт и является сутью административной ответственности. Исходя из этого, представляется важным и целесообразным рассмотреть конкретные виды наказаний,

применяемых к правонарушителям в сфере безопасности дорожного движения.

За минувшие года в КоАП РФ были внесены ряд существенных изменений, которые в том числе усилили административную ответственность за нарушения в области дорожного движения. В соответствии с пояснительной записки к Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», положение дел в сфере безопасности дорожного движения обретает особенности глобального кризиса. Это объясняется следующими факторами: во-первых, большой рост автомобильного парка, во-вторых, пренебрежительное отношение водителей к правилам дорожного движения, в-третьих, отсутствие общей правовой культуры участников дорожного движения [31, с. 23].

Административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения и применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений, как самим правонарушителем, так и другими лицами.

Административное наказание не может иметь своей целью унижение человеческого достоинства физического лица, совершившего административное правонарушение, или причинение ему физических страданий, а также нанесение вреда деловой репутации юридического лица.

На сегодняшний день за совершение административного правонарушения в области дорожного движения могут быть назначены 6 из 10 существующий видов наказания. В сфере безопасности дорожного движения применяются такие наказания, как предупреждение, административный штраф, конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, лишение специального права, административный арест и обязательные работы.

Предупреждение – мера административного наказания, выраженная в официальном порицании физического или юридического лица. Предупреждение выносится в письменной форме.

Административный штраф – это денежное взыскание, которое назначается физическим и юридическим лицам, налагаемое за административные правонарушения в случаях и пределах, предусмотренных законодательством.

Конфискацией орудия совершения или предмета административного правонарушения является принудительное безвозмездное обращение в федеральную собственность или в собственность субъекта Российской Федерации не изъятых из оборота вещей.

Конфискация назначается судьей. Лишение специального права – это лишение физического лица ранее принадлежащего ему права управления транспортным средством.

Лишение специального права назначается судьей на срок от одного месяца до трех лет за систематическое или грубое нарушение пользования этим правом.

Административный арест заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества и устанавливается на срок до пятнадцати суток.

Обязательные работы заключаются в выполнении физическим лицом, совершившим административное правонарушение, в свободное от основной работы, службы или учебы время бесплатных общественно полезных работ. Обязательные работы назначаются судьей. Согласно КоАП РФ административные наказания делятся на основные и дополнительные.

Основными административными наказаниями за совершения правонарушений в области дорожного движения, согласно статьи 3.3 КоАП РФ являются предупреждение, административный штраф, лишение специального права, предоставленного физическому лицу, за исключением права управления транспортным средством соответствующего вида, административный арест и обязательные работы. Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, лишение специального права в виде права управления транспортным средством

соответствующего вида, могут устанавливаться и применяться в качестве как основного, так и дополнительного административного наказания.

Лишение специального права в виде права управления транспортным средством соответствующего вида применяется в качестве дополнительного административного наказания за совершение административных правонарушений, предусмотренных частями 1 и 2 статьи 12.8, частью 1 статьи 12.26, частью 3 статьи 12.27 КоАП РФ. За одно административное правонарушение может быть назначено основное либо основное и дополнительное административное наказание [20].

Предупреждение самый «мягкий» вид административного наказания, назначается например, за управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 12.2 КоАП РФ или за нарушение пешеходом или пассажиром транспортного средства ПДД [31, с. 24]. Также наказание в форме предупреждения встречается в ч. 1, 2 ст. 12.3, ч. 1 ст. 12.5, ч. 1, 1.1, 3 ст. 12.14, ч. 1 ст. 12.16 и иных статья главы 12 КоАП РФ. Более того, предупреждение является альтернативной санкцией, то есть за правонарушение может быть назначено или предупреждение, или административный штраф [13]. Кроме того, лицо, которое получило предупреждение, считается привлеченным к административной ответственности в течение одного года, и это в дальнейшем может быть рассмотрено как обстоятельство отягчающее вину.

Административный штраф является денежным взысканием, которое выражается в рублях. За совершение правонарушений в области дорожного движения минимальный штраф для граждан составляет 500 руб., а максимальный – 50 тыс. руб. Для должностных лиц максимальный размер штрафа определен в 50 тыс. руб., а для юридических – 1 млн руб. Этот вид наказания не может применяться к сержантам, старшинам, солдатам и

матросам, проходящим военную службу по призыву, а также к курсантам военных профессиональных образовательных организаций и военных образовательных организаций высшего образования до заключения с ними контракта о прохождении военной службы (ст. 3.5 КоАП РФ) [2, с. 25].

Глава 12 КоАП РФ на сегодняшний день штраф в качестве наказания указывается чаще всего. Применение фиксированного штрафа на практике, и как основное и как дополнительное наказание, имеет негативную сторону, обусловленную тем, что в этих случаях исключается возможность учесть смягчающие, отягчающие обстоятельства, материальное положение лица и т.п. На основании этого можно сказать, что теряется практический смысл и принципы применения наказания (справедливость, соразмерность).

Так, постановлением мирового судьи судебного участка № 1 г. Мценска и Мценского района Орловской области от 09 июля 2014 г. Т. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ,

Согласно ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ административным правонарушением является управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков, а равно управление транспортным средством без установленных на предусмотренных для этого местах государственных регистрационных знаков либо управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением материалов, препятствующих или затрудняющих их идентификацию.

Из материалов дела следует, что 18 мая 2014 г. в 2 часа 10 минут Т., управляя автомобилем <...>, государственный регистрационный знак №, следовал по <адрес>, с передними государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением материалов, препятствующих их идентификацию, то есть совершил административное правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ.

Указанные обстоятельства подтверждаются: протоколом об административном правонарушении (л.д. 6); рапортом инспектора ДПС ОБДПС ГИБДД УМВД России по Орловской области П.Р.Н. (л.д. 8-9), объяснениями инспектора ДПС ОБДПС ГИБДД УМВД России по <адрес> Г.Д.В. (л.д. 7).

Ссылка Т. в жалобе на то, что автомобиль устройствами, препятствующими идентификации государственных номеров, оборудован не был, опровергается указанными доказательствами, которые получили оценку судьей в соответствии с требованиями ст. 26.11 КоАП РФ.

Административное наказание назначено Т. в соответствии с санкцией ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ.

Указание в жалобе на то, что назначенное наказание в виде штрафа в размере 5 000 рублей является несправедливым, поскольку он является <...>, заработка кроме <...> не имеет, на иждивении находится дочь, не может повлечь отмену судебных постановлений. На указанные обстоятельства при рассмотрении дела как мировым судьей, так и судьей районного суда, Т. не ссылался, доказательств отсутствия иного заработка кроме <...>, нахождения на иждивении дочери не представил. Не содержит таких доказательств и рассматриваемая жалоба.

Кроме того, согласно ст. 31.5 КоАП РФ при наличии обстоятельств, вследствие которых исполнение постановления о назначении административного наказания в виде административного ареста, лишения специального права или в виде административного штрафа невозможно в установленные сроки, судья, орган, должностное лицо, вынесшие постановление, могут отсрочить исполнение постановления на срок до одного месяца. С учетом материального положения лица, привлеченного к административной ответственности, уплата административного штрафа может быть рассрочена судьей, органом, должностным лицом, вынесшими постановление, на срок до трех месяцев [56].

В другом деле, также по ч. 2 ст. 12.2, по жалобе Р., несогласного с размером штрафа, судья городского суда отказал, указав, при этом следующее. Ссылка Р. на то, что при назначении наказания мировой судья не принял во внимание наличие обстоятельств, смягчающих административную ответственность, а именно: его трудовая деятельность связана с передвижением на объекты загородной недвижимости, в связи с чем лишение его права управления транспортным средством отразится на материальном положении его семьи, наличие у него на иждивении жены и двух несовершеннолетних детей, не может повлечь удовлетворение жалобы, так как данные обстоятельства при оценке их в совокупности, а также с учетом обстоятельства, отягчающего административную ответственность, не могли повлиять на вид и размер назначенного Р. наказания. И, следовательно, оснований для признания назначенного Р. наказания несправедливым вследствие его чрезмерной суровости и смягчения наказания, о чем заявитель просит в жалобе, не имеется [54].

Конфискация устройств, приборов и приспособлений – это дополнительное наказание, предусмотренное санкциями ч. 1, 2 ст. 12.4 и ч. 3, 4, 5 ст. 12.5. Конфискации подлежат световые приборы с огнями красного цвета, световозвращающие приспособления красного цвета, световые приборы, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения; устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов, установленные без соответствующего разрешения. Согласно пункту 23.2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении КоАП РФ» (далее – постановление Пленума № 5) – конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения «может быть применена судьей при принятии решения о привлечении лица к административной ответственности и назначении административного наказания только в случае,

если этот вид административного наказания предусмотрен санкцией соответствующей статьи (частью статьи) Особенной части КоАП РФ» [57].

Лишение права управления транспортным средством устанавливается за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом в случаях, предусмотренных статьями гл. 12 КоАП РФ.

Рассматривая подробнее лишение специального права, как один из видов, наказаний, которые могут быть применены дополнительно, отметим, что конкретику в определении порядка применения порядка его применения вносит ст. 3.8 КоАП, согласно которой, «лишение физического лица, совершившего административное правонарушение, ранее предоставленного ему специального права устанавливается за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом в случаях, предусмотренных статьями Особенной части КоАП РФ» [60, с. 108].

Продолжая нормативную характеристику, укажем, что данное наказание может последовать также в случае уклонения «от исполнения иного административного наказания, назначенного за нарушение порядка пользования этим правом, в случаях, предусмотренных статьями Особенной части КоАП РФ, за нарушение установленного в соответствии с законодательством об исполнительном производстве временного ограничения на пользование специальным правом» [60, с. 108].

Обращаясь к научным определениям, рассмотрим понятие специального права со стороны этой сферы. Физическое лицо (гражданин) может обладать правами, не только закрепленными Конституцией РФ, но и конкретными индивидуальными юридическими актами. Предоставление такого индивидуального субъективного права регулируется специальным индивидуальным актом управления.

К таким субъективным правам можно отнести право на управление транспортным средством, участие гражданина в обороте гражданского оружия (хранить, коллекционировать), право на охоту, право управления судном, воздушным судном.

Порядок приобретения (оформления) данного специального права регулируется в специальных нормативных актах (законах) и зависит от сферы права и вида транспорта (в праве на управление транспортом).

Чтобы осуществлять специальное право управления транспортным средством, гражданину необходимо соответствовать требованиям, указанным в ст. 26 Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О безопасности дорожного движения» [37]: получить медицинское заключение, возраст субъекта от 16 до 21 года влияет на категорию транспорта, которым гражданин собирается управлять.. Кроме того, нужно сдать соответствующие экзамены. Право на управление транспортными средствами подтверждается водительским удостоверением.

Самое распространенное лишение специального права – это лишение права управления транспортными средствами.

Сфера правонарушений в области Правил дорожного движения очень широка, и поэтому правоприменительная практика по данным делам обширна.

Так, соглашаясь с привлечением гражданина к административной ответственности по части 1 статьи 12.24 КоАП РФ, суд указал, что по смыслу действующего административного закона невыполнение предписаний пункта 8.12 Правил дорожного движения РФ расценивается как грубое нарушение порядка пользования специальным правом, поскольку представляет собой исключительную угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения, что в соответствии с частью 1 статьи 3.8 КоАП РФ является основанием для назначения наказания в виде лишения этого права [76]

Соглашаясь с привлечением гражданина к административной ответственности по части 1 статьи 12.24 КоАП РФ, суд указал, что по смыслу действующего закона об административных правонарушениях невыполнение предписаний пунктов 6.2, 6.13 ПДД РФ расценивается как грубое нарушение порядка пользования специальным правом, поскольку представляет собой исключительную угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения,

что в соответствии с частью 1 статьи 3.8 КоАП РФ является основанием для назначения наказания в виде лишения этого права. При разрешении вопроса о назначении административного наказания суд исходил из того, что гражданин совершил грубое нарушение Правил дорожного движения РФ, так как, управляя источником повышенной опасности, совершил выезд на регулируемый перекресток на запрещающий (красный) сигнал светофора, повлекший столкновение с находящимся в этот момент на перекрестке транспортным средством и причинение вреда здоровью пассажира автомобиля, нанеся тем самым ущерб правам и законным интересам последнего. Таким образом, представленные материалы свидетельствуют о том, что административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, предусмотренное санкцией части 1 статьи 12.24 КоАП РФ, назначено гражданину в соответствии с требованиями статьей 3.1, 3.8 и 4.1 КоАП РФ [55].

Лишение специального права назначается судьей. Срок лишения специального права не может быть менее одного месяца и более трех лет. Лишение специального права в виде права управления транспортным средством может устанавливаться и применяться в качестве как основного, так и дополнительного административного наказания. В качестве дополнительного этот вид наказания может применяться, например, за совершение административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 и 2 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26, и т.д. Этот вид наказания не может применяться к лицу, которое использует транспортное средство в связи с инвалидностью, за исключением случаев совершения административных правонарушений, предусмотренных к примеру ч. 1 и 2 ст. 12.8, ч. 7 ст. 12.9, ч. 3 ст. 12.10 и т.д. При применении наказания в виде лишения права управления транспортными средствами следует руководствоваться п. 3 постановления Пленума № 18, где разъясняется: поскольку ПДД распространяются на все транспортные средства, лишение лица за совершение им административного правонарушения права управления транспортным средством определенного

вида означает, что это лицо одновременно лишается права управления и другими транспортными средствами, указанными в п. 1 примечания к ст. 12.1 КоАП РФ.

Правовая сущность же административного ареста заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества под стражей в предназначенных для этой такой цели учреждениях. К таким учреждениям относятся специальные приемники при органах внутренних дел для содержания лиц, подвергнутых административному аресту. Режим содержания является одним из средств достижения целей данного административного наказания. Это заключается в том, что он гарантирует охрану и постоянный надзор за арестованными в целях предотвращения совершения ими новых правонарушений.

Административный арест в соответствии с частью 2 статьи 3.9 КоАП РФ может быть назначен лишь в исключительных случаях, когда с учетом характера деяния и личности нарушителя применение иных видов наказания не обеспечит реализации задач административной ответственности. Более того, стоит отметить, что судья при решении вопроса о привлечении лица к административной ответственности за правонарушение, допускающее наложение ареста, должен проверить наличие обстоятельств перечисленным в части 2 статьи 3.9 КоАП РФ.

Если лицо, в отношении которого вынесено постановление об административном аресте, отбывает этот вид административного наказания по другому делу, то исходя из части 1 статьи 32.8 КоАП РФ срок отбывания наказания по данному делу начинает течь со дня вынесения постановления об административном аресте одновременно с не отбытой частью срока административного ареста по другому делу. В постановлении о назначении административного ареста судье следует указать момент, с которого подлежит исчислению срок ареста. При определении начального момента течения этого срока необходимо иметь в виду часть 4 статьи 27.5 КоАП РФ, согласно которой срок административного задержания лица исчисляется со

времени доставления в соответствии со статьей 27.2 КоАП РФ, а лица, находящегося в состоянии опьянения – со времени его вытрезвления. В главе 12 КоАП РФ данное наказание упоминается в ч. 2 ст. 12.7, ч. 3 ст. 12.8, ч. 2 ст. 12.26, ч. 2 ст. 12.27.

Обязательные работы применяются к лицам, уклоняющимся от исполнения административного наказания в виде административного штрафа (ст. 20.25 КоАП РФ), назначенного за совершение административных правонарушений, в том числе в области дорожного движения. Данное административное наказание упоминается в ч.2 статьи 12.7 КоАП РФ «Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством». Обязательные работы устанавливаются на срок от двадцати до двухсот часов и отбываются не более четырех часов в день. Максимальное время обязательных работ может быть увеличено до восьми часов в день в порядке, предусмотренном частью 10 статьи 32.13 КоАП РФ. Обязательные работы не применяются к беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до трех лет, инвалидам I и II групп, военнослужащим, гражданам, призванным на военные сборы, а также к имеющим специальные звания сотрудникам Следственного комитета Российской Федерации, органов внутренних дел, войск национальной гвардии Российской Федерации, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы и таможенных органов [20].

2.3 Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Жизнь любого гражданина без применения достижений научно-технического прогресса в данное время невозможно представить. Деятельность гражданина и применение им объектов, связанных с повышенной опасностью причинения вреда, когда традиционные принятые

принципы и условия возложения гражданско-правовой ответственности оказываются безрезультативными либо используются с оговорками и ограничениями, обуславливают поиск новейших форм, методов, моделей правового регулирования и применение технических средств, работающих в автоматическом режиме, при выявлении нарушений правил дорожного движения, которые, как свидетельствует практика, содействует сокращению аварийности на дорогах [34, с. 21]. В связи с этим, на наш взгляд, среди актуальных проблем реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, является проблема применения автоматических средств фото-, видео фиксации административных правонарушений в области дорожного движения. Но, прежде чем перейти анализу проблем данного правового института, необходимо рассмотреть порядок привлечения к административной ответственности на основании показаний приборов, работающих в автоматическом режиме.

В Российском законодательстве предусмотрена возможность фиксации события административного правонарушения при помощи специальных технических средств, имеющие функции фото-, и киносъемки, видеозаписи, работающие в автоматическом режиме. Это специальные технические средства измерения, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, работающие в автоматическом режиме, т.е. измерение параметров, происходит без участия человека – автоматически [49, с. 1032].

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» в качестве одного из направлений по развитию системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения предусматривает обеспечение соблюдения участниками дорожного движения требований ПДД, в том числе с применением систем фиксации нарушений специальными техническими средствами [62]. В рамках действия данной

программы для подразделений Госавтоинспекции было закуплено 6203 комплекса фото-, видео фиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме.

Средства автоматической фото-, видео фиксации правонарушений в области безопасности дорожного движения стали использовать еще в 20 веке в Западной Европе. Первые камеры видеонаблюдения были изобретены в 1950-е гг. голландской фирмой, а распространение получили в 1960-е гг. в Великобритании [76, с. 170].

В Российской Федерации камеры видео-фиксации начали использовать в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах». И уже с 1 июля 2008 года были введены в процесс первые стационарные комплексы фото-, видео фиксации с централизованной обработкой информации.

Изначально данные аппараты находились в центре столицы. На сегодняшний день стационарные радары есть во всех регионах нашей необъятной страны.

Стоит так же отметить, что изменения в законодательстве затронули КоАП РФ. Таким образом, была изменена процедура привлечения к административной ответственности за нарушения ПДД при фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами имеющие функции фото-, и видеозаписи.

Таким образом, КоАП РФ установлен особый порядок привлечения к административной ответственности за нарушения ПДД при их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото-, и видео фиксации, что состоит в следующем:

1. поводом к возбуждению административного дела является фиксация административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием транспортного средства, работающими в автоматическом режиме

специальными техническими средствами, имеющими функции фото-, видеозаписи;

2. материалы, полученные с камер, поступают в Центры автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (далее – ЦАФАП).
3. 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 (ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ);
4. постановление по делу об административном правонарушении с приложением материалов, полученных с применением фото-, видео фиксации нарушения ПДД, оформляется в форме электронного документа; юридическая сила этого документа должна подтверждаться усиленной квалифицированной электронной подписью в соответствии с частью 6 ст. 29.10 КоАП РФ, а копия такого постановления изготавливается путем перевода электронного документа в документ на бумажном носителе и направляется лицу, в отношении которого возбуждено дело, в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления;
5. в качестве административного наказания назначается административный штраф. Если применяемой нормой установлено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством или административный арест, то административный штраф назначается в максимальном размере, предусмотренном частью 1 ст. 3.5 КоАП РФ, который составляет 5 тысяч рублей;
6. субъектом правонарушения является собственник (владелец) транспортного средства, которым может быть как физическое, так и юридическое лицо (1 ст. 2.6.1 КоАП РФ). В случае несогласия

лица, привлекаемого к административной ответственности, с вынесенным постановлением такое постановление может быть обжаловано в вышестоящий орган, вышестоящему должностному лицу либо в районный суд по месту рассмотрения дела (п. 3 ч. 1 ст. 30.1 КоАП РФ). При этом жалобы рассматриваются в районном суде по месту совершения правонарушения, независимо от местонахождения ЦАФАП [36, с. 35].

К основным нарушениям, которые выявляются при помощи дорожных камер и иных специальных технических средств, относятся:

- превышение скорости движения;
- движение по встречной полосе или иные нарушения требований дорожной разметки (в том числе поворот из полосы, которая для этого не предназначена);
- нарушения правил парковки;
- движение по обочине, тротуару или трамвайным путям (если это запрещено на данном участке дороги);
- проезд на красный сигнал светофора (в том числе при пересечении ж/д переезда) или пересечение стоп-линии на запрещающий сигнал;
- игнорирование дорожных знаков «Въезд запрещен» и «Движение грузовых автомобилей запрещено»;
- выезд на полосу общественного транспорта;
- отстегнутые ремни безопасности;
- выезд на сторону реверсивного движения на красный сигнал светофора;
- выезд на перекресток при образовании затора за ним;
- движение грузового транспорта далее второй полосы на автомагистралях;
- поворот из второго ряда;

- не включенные дневные ходовые огни или ближний свет фар;
- игнорирование преимущества пешеходов на пешеходном переходе;
- разговор по мобильному телефону во время управления транспортным средством [14].

Безусловно, как и в иных правовых институтах, в институте привлечения к административной ответственности в области дорожного движения на основании показаний приборов, работающих в автоматическом режиме, присутствует ряд спорных моментов. Так, нередко постановления по подобным административным делам отменяются из-за установления фактов выбытия транспортного средства из владения собственника (владельца) до совершения правонарушения. Причины для этого могут быть самыми различными, к примеру, продажа транспортного средства, передача по договору аренды другому лицу либо вовсе угон.

Если собственником транспортного средства является юридическое лицо, то поводами для обжалования, как показывает судебная практика, являются следующие обстоятельства:

- на транспортном средстве, принадлежащем оперативно-аварийным службам (например, скорая помощь или полиция) выполняются неотложные служебные задания (как правило, имеется в виду правонарушение, содержащееся в ст. 12.9 КоАП РФ);
- транспортное средство находилось во владении или пользовании другого лица.

Законодателем не установлены нормы о фактическом объеме предоставляемых доказательств, достаточных для подтверждения указанных доводов [76, с. 168].

Несмотря на то, что п. 1.3 постановления Пленума № 18 содержит указание, согласно которому собственник (владелец) транспортного средства в случае несогласия с вынесенным в отношении его постановлением о

привлечении к административной ответственности за правонарушение, выявленное и зафиксированное работающими в автоматическом режиме техническими средствами, обязан представить доказательства своей невиновности, и в нем приводится примерный перечень таких доказательств, остаются недостаточно ясными вопросы об объеме предоставляемых доказательств. Доказательствами, подтверждающими факт нахождения транспортного средства во владении (пользовании) другого лица, могут, в частности, являться доверенность на право управления транспортным средством другим лицом, полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), в котором имеется запись о допуске к управлению данным транспортным средством такого лица, договор аренды или лизинга транспортного средства, показания свидетелей и (или) лица, непосредственно управлявшего транспортным средством в момент фиксации административного правонарушения. Указанные, а также иные доказательства, не имеют заранее установленной силы и при осуществлении производства по делу должны быть исследованы и оценены по правилам, установленным статьей 26.11 КоАП РФ, в совокупности [58].

При анализе судебной практики, можно сделать вывод, что в целом в субъектах РФ практика привлечения к ответственности за несоблюдение ПДД, зафиксированных с помощью средств автоматической фото-, видео фиксации правонарушений, складывается по-разному. Ежегодно прослеживается повышение количество водителей, привлекаемых к административной ответственности в рассматриваемом порядке.

Более того, современная практика располагает диаметрально противоположными судебными решениями при относительном единстве собранных доказательств по делу.

Так, из Постановления Верховного Суда РФ от 13 декабря 2017 г. № 46АД17-40 следует, что гражданка Т., являясь собственником автомобиля, была привлечена по ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ, так как водитель нарушил

скоростной режим. Несмотря на то, что гражданка Т. обжаловала решения, вынесенные инспектором ЦАФАП и судебными инстанциями, решения о ее привлечении к ответственности оставлены без изменений, с мотивировкой отсутствия в них достаточных доказательств, подтверждающих факт управления автомобилем иным лицом в момент фиксации правонарушения техническими приборами. Далее гражданка Т. обжаловала решения, вынесенные нижестоящими инстанциями в Верховный Суд РФ, так как в момент фиксации правонарушения, автомобиль, владельцем которого она является, находился под управлением гражданина Ф.

Из материалов дела, следует, что гражданка Т. в обоснование своей невиновности представила такие доказательства, как полис ОСАГО с отметкой о предоставлении права допуска к управлению данным автомобилем, а так же показания гражданина Ф., подтверждающего факт управления автомобилем во время фиксации правонарушения техническими приборами, работающими в автоматическом режиме.

Таким образом, Верховный Суд России, рассмотрев, исследовав и оценив имеющуюся совокупность доказательств, удовлетворил жалобу гражданки Т. и производство по данному делу прекратил [52].

В ином же Постановлении Верховного Суда Российской Федерации от 11 декабря 2017 г. № 9-АД17-23 гражданин С. был привлечен по ч.2 ст.12.9 КоАП РФ за превышение установленной скорости движения, зафиксированное техническими приборами, работающими в автоматическом режиме. Как мы видим, дело аналогично с тем, что было указано выше, однако суд вынес совсем противоположенное решение.

Из материалов дела следует, что гражданин С. обжаловал решения, вынесенные сотрудником Госавтоинспекции и нижестоящими судами Российской Федерации, о привлечении его, как собственника автомобиля, к ответственности.

В подтверждение своей невиновности, о том что он не находился в момент фиксации за рулем гражданин С. представил следующие документы:

полис ОСАГО, разрешающий допуск к управлению автомобилем неограниченного круга лиц, договор безвозмездного пользования, доверенность. Кроме того, как следует из постановления суда, гражданин С. передал транспортное средство в аренду гражданину Х., в подтверждение чего представил договор аренды автомобиля, заявку гражданина Х. на аренду автомобиля и акт приема-передачи автомобиля.

Однако, рассмотрев всю совокупность доказательств, Верховный Суд Российской Федерации пришел к выводу о том, что представленные документы не являются доказательствами, которые могли бы свидетельствовать, что в момент фиксации правонарушения, автомобилем управлял гражданин Х., исходя из этого, предыдущие судебные решения были оставлены без изменения, а жалоба гражданина С. без удовлетворения [51].

Так же, хотелось бы отметить, что для подтверждения своей невиновности желательно предоставлять в суд оригиналы документов, а не копии. Так, в Судебном решении Плавского районного суда (Тульская область) № 12-21/2017 от 21 июля 2017 г. по делу № 12-21/2017 постановлением инспектора ДПС от 07 июня 2017 года гражданин С. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч.2 ст.12.9 КоАП РФ, и ему назначено наказание в виде административного штрафа в размере 500 рублей.

Гражданин С. обратился в суд с жалобой, в обоснование которой указал на то, что он является директором компании по прокату легковых автомобилей. В его собственности находятся автомобили, которые переданы под управление в компанию по договору безвозмездного пользования. Они сдаются в аренду гражданам по договору, согласно пункту 6.8 договора: арендатор несет ответственность и обязанность оплачивать штрафы, полученные по фотоматериалам с применением работающих в автоматическом режиме средств фото-видео фиксации. К жалобе прикладывает договор аренды указанного транспортного средства.

В судебное заседание гражданин С. не явился о времени и месте судебного заседания заблаговременно и неоднократно извещен по указанному им в жалобе адресу, о чем имеется почтовое уведомление. В извещениях суда разъяснены положения ст.ст.25.1, 29.5, 2.6.1, примечания к статье 1.5 КоАП РФ, предложено предоставить суду оригиналы документов в подтверждение доводов жалобы, и разъяснено, что доказательствами могут также являться объяснения лица, на которое им указано в жалобе, в том числе при его явке в судебное заседание. Гражданином С. представлены светокопии документов. Оригиналы этих документов суду не представлены, несмотря на неоднократные предложения суда. Не представлен суду и страховой полис ОСАГО на указанное транспортное средство. По представленным светокопиям, суд пришел к выводу, что без их оригиналов не представляется возможным судить о подлинных сведениях, указанных в этих документах, и проверить доводы жалобы гражданина С., равно как не представляется возможным установить личность лиц, на которые Заявитель представил документы аренды транспортного средства, и проверить доводы жалобы в отсутствие этих лиц.

Таким образом, предоставленные и указанные светокопии (не оригиналы) документов не свидетельствуют о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица – не гражданин С.

Кроме как отмеченных выше светокопий, иных каких-либо доказательств, в подтверждение доводов своей жалобы, в том числе об оплате штрафа тем или иным пользователем автомобиля либо о взысканной сумме штрафа в соответствующем судебном порядке согласно указанным выше условиям договора гражданином С. не представлено.

При установленных выше данных и обстоятельствах оснований для отмены обжалуемого постановления не имеется [65].

Таким образом, подводя итог по судебной практике, можно сделать вывод, что внедрение нового способа фиксации правонарушений, по сути,

повлекло изменение основополагающего принципа презумпции невиновности применительно к административным правоотношениям, поставив применение ст. 1.5 КоАП РФ в зависимость от него. Более того, В.И. Майоров, А.Д. Дымберов, П.В. Молчанов отмечают, что судья, не будучи компетентным в технических аспектах измерений с помощью специальных технических средств и их интерпретации, как правило, доверяет заключению Госавтоинспекции. Как показывает правоприменительная практика, в целом суды ориентируются на примечание к ст. 1.5 КоАП РФ, согласно которому обязанность доказывания лежит на лице, привлекаемом к административной ответственности [30, с. 71].

Среди проблем данного института, можно выделить так же и процессуальные проблемы, связанные с привлечением лица к административной ответственности. Когда не истек срок давности привлечения к административной ответственности, принятие решения об отмене постановления должностного лица органа ЦАФАП ГИБДД и прекращении производства по делу в отношении собственника транспортного средства имеется возможность возбудить дело об административном правонарушении в отношении лица, у которого на момент фиксации административного правонарушения автомобиль находился во владении или пользовании. Однако это бывает в редких случаях, поскольку предусмотренный законом двухмесячный срок обычно является явно недостаточным для привлечения другого лица к ответственности [36, с. 36].

Также, в рамках рассматриваемой новеллы, следует рассмотреть вопрос о корректировке общих правил назначения наказания. Так, согласно ч. 3.1 ст. 4.1 КоАП РФ в случаях, предусмотренных ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, назначается административный штраф, размер которого должен быть наименьшим в пределах санкции Особенной части КоАП РФ. Критикуя данное положение, достаточно справедливо отмечает А.П. Шергин, что «по существу выбор размера административного штрафа (и только его) зависит не от характера совершенного правонарушения и личности виновного, а от

способа фиксации нарушения правил дорожного движения! Причем снижение размера административного штрафа презюмируется в отношении лиц, совершающих наиболее опасные нарушения правил дорожного движения (превышение установленной скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора и др.)» [80, с. 82]. И действительно, нельзя не согласиться с этим замечанием, так как на сегодняшний день, применение автоматической фиксации позволяет лицам, совершившим грубые нарушения правил дорожного движения, избежать ответственности в виде лишения права управления. Ведь при автоматической фиксации, как отмечалось ранее, предусмотрено наказание только в виде административного штрафа. Его размер может быть минимальным из тех, что предусмотрены санкцией статьи, или 5 000 рублей, если предусмотрено лишение права управления. Соответственно, проблема видится в том, что не предусмотрена адекватная дифференциация ответственности для тех, кто систематически нарушает установленные правила или совершает наиболее опасные нарушения [16, 62].

Так же отмечается, что из-за применения упрощенного порядка рассмотрения дел (ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ) ограничивается возможность присутствия собственника транспортного средства или лица, во владении или в пользовании которого находилось транспортное средство (в случае подтверждения, в соответствии с ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ, содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) транспортного средства данных). Применяется правило рассмотрения дела по месту фиксации правонарушения, ведь именно в орган, на территории обслуживания которого использовались специальные технические средства, поступают полученные материалы (ч. 5 ст. 29.5 КоАП РФ), что также снижает возможности защиты лица, в отношении которого ведется производство по делу, в случае проживания в другом регионе.

Так же одной из проблем является привлечения к административной ответственности физических лиц, которые наделены особым административно-правовым статусом (например, судьи или прокуроры).

Первоначально, рассматривая материалы, полученные с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, невозможно установить особый правовой статус лиц, привлекаемых к административной ответственности, поскольку в подразделениях Госавтоинспекции не содержится соответствующей информации. В результате постановление по делу об административном правонарушении выносится в отношении всех без исключения, в том числе и указанных выше физических лиц. Применительно к данному случаю целесообразно сделать оговорку в КоАП РФ, что в случае получения информации о том, что субъектом правонарушения, выявленного при помощи средств фото-, видеофиксации являются прокурор, судья, постановление по делу об административном правонарушении в отношении таких собственников транспортных средств не выносится, а материалы направляются по месту работы для проведения ведомственной проверки и принятия соответствующего решения [75, с.9].

Как вариант решения проблемы можно рассматривать создание баз о соответствующих лицах в Госавтоинспекции либо возвращение к вопросу о внесении соответствующих изменений в законодательстве, предусматривающих привлечение названных участников дорожного движения к административной ответственности на общих основаниях. Еще одной проблемой является несовершенство измерительных приборов либо средств фото фиксации. Имел место случай, когда безвозвратно удалялись полученные с помощью автоматических средств фотоматериалы более половины фиксируемых правонарушений. Вследствие этого многие нарушители ушли от ответственности. Так же, имело место быть, когда средства фото фиксации зафиксировали превышение скорости у автомобиля на 22 км/ч в то время, когда транспортное средство находилось на эвакуаторе. Бывало и такое, когда в одной ситуации система зафиксировала скорость автомобиля – 1418 км/ч, а в другой – автовладельцы получали

«письма счастья» с одинаковым превышением скорости – 84 км/ч (однако экспертиза показала исправность камер) [76, с. 169].

Дополнительно следует отметить, что существует проблема идентификации транспортных средств в целом. Статистика свидетельствует, что из общего количества зафиксированных нарушений в автоматическом режиме в 35 % случаев транспортные средства остаются не идентифицированными. К таким транспортным средствам относятся, прежде всего, мотоциклы, транспортные средства иностранных государств, Министерства обороны Российской Федерации и иных воинских формирований, автомобили с транзитными государственными регистрационными знаками и др. В 10 % случаев идентификация транспортных средств не осуществляется по причине нанесения различных покрытий на государственные регистрационные знаки, использование сеток и шторок.

Это происходит, несмотря на то, что в настоящее время в КоАП РФ установлена серьезная административная ответственность в виде административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев за управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением материалов, препятствующих или затрудняющих их идентификацию (ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ).

Что касается привлечения к административной ответственности юридических лиц, то и здесь имеются сложности с отдельными категориями транспортных средств, и в частности, наделенных правом включения проблескового маячка синего цвета — специального сигнала, позволяющего отступать от требований разделов 6, 8–18 ПДД (владельцами таких транспортных средств являются медицинские учреждения, правоохранительные органы, военные структуры и МЧС). Это обусловлено тем, что на фотоматериале черно-белого цвета, невозможно установить факт включения или наоборот – не применения специального сигнала [75, с. 9].

Таким образом, из выше сказанного, можно сделать ряд выводов: во-первых несовершенство измерительных приборов либо средств фото фиксации, во-вторых от признания факта совершения фиксации правонарушения в области дорожного движения в автоматическом режиме зависит определение субъекта ответственности, возможность применения минимальной штрафной санкции, в-третьих упрощенный порядок производства по делу, снижающего возможности защиты прав лица, привлекаемого к ответственности.

Перечисленные проблемы создают трудности при возбуждении дел в области дорожного движения и не способствуют реализации принципа неотвратимости наказания и презумпции невиновности.

В целом, по материалу, изложенному во второй главе работы, можно представить следующие выводы.

Состав административного правонарушения в области дорожного движения включает традиционные элементы: объект, объективную сторону правонарушения, субъект, субъективную сторону. Особенности состава правонарушения проявляются в следующем. Объектом рассматриваемых деликтов являются правоотношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и рациональной организации этого процесса, включая соблюдение порядка правил эксплуатации транспортных средств. Объективной стороной выступают противоправные действия (реже бездействие) лица, виновного в совершении административного деликта – будь то превышение скорости или нарушение правил установки опознавательных знаков на автомобиль, т.е. нарушение условного и безусловного запрета, нарушение предписания, несоблюдение правоограничения, злоупотребление правом. Правонарушение должно быть обязательно указано в нормах КоАП РФ, иначе состав не образуется и привлечение к ответственности невозможно.

Субъекты правонарушений – это участники дорожного движения. К ним относятся водители, пешеходы, пассажиры. Статус субъектов может

быть специальным (профессиональные водители, водители ДПС и т.д.) В обычных субъектам – физическим лицам применяются все нормы главы 12 КоАП РФ. Юридические лица выступают субъектами некоторых деликтов, указанных в статьях КоАП РФ.

Субъективная сторона характеризуется виной в форме умысла или неосторожности. Обе формы вины подлежат доказыванию и проблемой является недостаточное внимание судей к анализу мотивов лица выступающего субъектом правонарушения, и общей доказательственной базе, что затрудняет квалификацию правонарушения. В целом, определение элементов состава административного правонарушения способствует реализации задач законодательства об административных правонарушениях по защите общественных отношений, а в данном случае защите жизни и здоровья граждан, и соответственно предупреждению административных правонарушений в области дорожного движения.

Среди назначаемых наказаний за административные правонарушения в области дорожного движения, несомненно, лидируют штрафные санкции. Также в качестве наказания применяется лишение права управления транспортным средством. Также в линейке наказаний используется предупреждение (субъектам, которые ранее не привлекались к административной ответственности, в основном к пешеходам). Есть среди наказаний административный арест до 15 суток. Эта мера, как и штраф 30 тысяч применяется к злостным правонарушителям.

Среди актуальных проблем реализации административной ответственности можно назвать негибкость законодателя в отношении наложения штрафа (его размера) на участников дорожного движения за правонарушения, не несущие общественной опасности, не причиняющие вред здоровью.

Заключение

В завершение проведенного исследования, на базе изученных научных теоретических материалов, нормативных актов и материалов правоприменительной практики, можно представить следующие выводы.

Понятие административной ответственности в научной литературе остается дискуссионным вопросом, и разными авторами формулируется по-разному, включая и более узкое понимание, и более широкое (развернутое).

Нами предлагается административную ответственность в сфере дорожного движения рассматривать, как разновидность юридической ответственности, выражающуюся в отрицательной оценке государством совершенного деликта и соответствующих принудительных мерах, применяемых государством в лице уполномоченных им государственных органов и должностных лиц к субъектам, участвующим в дорожном движении (водителям, пешеходам и др.) за совершением ими правонарушений в области дорожного движения, за которые законами и подзаконными актами установлены административные санкции.

Реализация административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения происходит на общих принципах юридической ответственности: принципах законности, объективной истины, презумпции невиновности, равенства перед законом, неотвратимости ответственности и наказания, справедливости и целесообразности, принципе гуманизма.

Само административное правонарушение в сфере безопасности дорожного движения, следует понимать как виновное, противоправное действие (или бездействие) участника дорожного движения или должностного лица, призванного обеспечивать его безопасность, за которое главой 12 КоАП РФ установлена административная ответственность.

Правонарушения в данной сфере многочисленны и разнообразны. Классифицировать их можно по различным критериям и признакам, например, в зависимости от родового объекта (посягательства на разные

виды общественных отношений, обеспечивающих безопасность и рациональную организацию дорожного движения); в зависимости от субъекта правонарушения (совершаемые физическим лицом и юридическим лицом).

Состав административного правонарушения в области дорожного движения включает традиционные элементы: объект, объективную сторону правонарушения, субъект, субъективную сторону. Особенности состава правонарушения проявляются в следующем. Объектом рассматриваемых деликтов являются правоотношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и рациональной организации этого процесса, включая соблюдение порядка правил эксплуатации транспортных средств. Объективной стороной выступают противоправные действия (реже бездействие) лица, виновного в совершении административного деликта – будь то превышение скорости или нарушение правил установки опознавательных знаков на автомобиль, т.е. нарушение условного и безусловного запрета, нарушение предписания, несоблюдение правоограничения, злоупотребление правом. Правонарушение должно быть обязательно указано в нормах КоАП РФ, иначе состав не образуется и привлечение к ответственности невозможно.

Субъекты правонарушений – это участники дорожного движения. К ним относятся водители, пешеходы, пассажиры. Статус субъектов может быть специальным (профессиональные водители, водители ДПС и т.д.). К обычным субъектам – физическим лицам применяются все нормы главы 12 КоАП РФ. Юридические лица выступают субъектами некоторых деликтов, указанных в статьях КоАП РФ.

Субъективная сторона характеризуется виной в форме умысла или неосторожности. Обе формы вины подлежат доказыванию, и проблемой является недостаточное внимание судей к анализу мотивов лица, выступающего субъектом правонарушения, и общей доказательственной базе, что затрудняет квалификацию правонарушения.

В целом, определение элементов состава административного правонарушения способствует реализации задач законодательства об административных правонарушениях по защите общественных отношений, а в данном случае защите жизни и здоровья граждан, и соответственно предупреждению административных правонарушений в области дорожного движения.

Среди назначаемых наказаний за административные правонарушения в области дорожного движения, несомненно, лидируют штрафные санкции. Также в качестве наказания применяется лишение права управления транспортным средством. Также в линейке наказаний используется предупреждение (субъектам, которые ранее не привлекались к административной ответственности, в основном к пешеходам). Есть среди наказаний административный арест до 15 суток. Эта мера, как и штраф 30 тысяч применяется к злостным правонарушителям.

Среди актуальных проблем реализации административной ответственности можно назвать негибкость законодателя в отношении наложения штрафа (его размера) на участников дорожного движения за правонарушения, не несущие общественной опасности, не причиняющие вред здоровью. Применение фиксированного штрафа на практике, и как основное и как дополнительное наказание, имеет негативную сторону, обусловленную тем, что в этих случаях исключается возможность учесть смягчающие, отягчающие обстоятельства, материальное положение лица и т.п. На основании этого можно сказать, что теряется практический смысл и нивелируются принципы справедливости и соразмерности при применении наказания.

Есть ряд проблем, относящихся к использованию измерительных приборов и средств фото фиксации при выявлении и квалификации дорожного правонарушения. Первое, это несовершенство названных приборов и средств. Второе, от признания факта совершения фиксации правонарушения в области дорожного движения в автоматическом режиме

зависит определение субъекта ответственности, возможность применения минимальной штрафной санкции. Третий момент, упрощенный порядок производства по делу, снижает возможности защиты прав лица, привлекаемого к ответственности. Перечисленные проблемы создают трудности при возбуждении дел в области дорожного движения и не способствуют реализации принципа неотвратимости наказания и презумпции невиновности.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Агапов, А.Б. Административная ответственность: учебник для магистров / А. Б. Агапов. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 494 с.
2. Антонов, С.Н. Дорожное движение: правонарушения и ответственность / С.Н. Антонов // Редакция Российской газеты. – 2015 г. – № 14. – 176 с.
3. Апелляционное определение Верховного суда Чувашской Республики от 11.04.2016 по делу № 33-1844/2016 // СПС КонсультантПлюс
4. Апелляционное определение Нижегородского областного суда от 20.08.2019 по делу № 33-9992/2019. Требование: О взыскании ущерба, причиненного ДТП, компенсации морального вреда, судебных расходов // СПС КонсультантПлюс.
5. Бельский, К.С. К вопросу об определении понятия административной ответственности. В сборнике административное право и административный процесс. Актуальные проблемы / Отв. ред. Л.А. Попов // Государство и право. 2004. С. 180 - 183.
6. Боброва, Н.А., Степанова В.В. Существует ли позитивная конституционная ответственность? // Ленинградский юридический журнал. 2018. №3(53). С.91-105.
7. Витрук, Н.В. Общая теория юридической ответственности: монография / Н.В. Витрук – 2-е изд. –испр. и доп. – М.: Норма, 2009. – 432 с.
8. Головкин, В.В. Административные правонарушения в области дорожного движения: понятие, квалификация и ответственность: монография / В.В. Головкин. Омск, 2004. 226 с.
9. Головкин, В.В. Новое в законодательстве об административных правонарушениях на транспорте / В.В. Головкин // Транспортное право. 2002. №3. С. 32 - 39.

10. Гуев, А.Н. Комментарий к Кодексу об административных правонарушениях / А.Н. Гуев //Гарант [Электронный ресурс]: информационно-правовое обеспечение/ ООО «НПП «ГРАНТ-СЕРВИС». – Версия 2019.

11. Дресвянникова Е.А. Вопросы обеспечения исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Административное и муниципальное право. 2015. № 7. С. 670 - 675.

12. Закон Самарской области от 01.11.2007 № 115-ГД (ред. от 14.01.2020) «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» (принят Самарской Губернской Думой 23.10.2007) // Волжская коммуна. 2007. № 207(26005).

13. Иванов, И.С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ. Административные правонарушения в области дорожного движения / И.С. Иванов // СПС Консультант Плюс. 2019.

14. Какие нарушения ПДД фиксируют камеры // Интернет портал «Sudovnet.ru» [Электронный ресурс]. URL: <http://sudovnet.ru/avtoyurist/kakie-narusheniya-pdd-fiksiryuyut-kamery/#glav3>.

15. Кикоть, В.Я; Кононова, П.И. Административное право: учебник / В.Я.Кикоть; П.И. Кононова.– 5- е изд. – М.: Юнити, 5– е изд., 2012. 759 с.

16. Климович, Е. В. О критериях применимости автоматической фиксации к административным правонарушениям в области дорожного движения / Е.В. Климович // Вестник Омской юридической академии. 2017 г. № 4 (37). С. 60 – 64.

17. Князева И.Н., Юмасултанова Л.Ж. Проблема неотвратимости административного наказания за правонарушения в области дорожного движения // Правопорядок: история, теория, практика. 2018. № 1 (16). С. 6-10.

18. Кобозева, Н.А. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / Н.А. Кобозева // Вестник Белгородского юридического института МВД России. 2013. №1. – С. 77-81.

19. Коваленко, К.Е. Трансформация правосознания субъектов дорожного движения: монография / К.Е. Коваленко. – Барнаул: Книга. Ру, 2018. – 188 с.

20. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.02.2020) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

21. Конвенция о дорожном движении// Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. М.: Юрид. литература, 1979. вып. XXXIII.

22. Конджакулян, К.М. Основание административной ответственности за нарушения правил дорожного движения: понятие и сущность / К.М. Конджакулян // Административное право и процесс. – 2018 г. № 2. – С. 48 – 51.

23. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.

24. Кулапова, В.Л. Теория государства и права: учебник / В.Л. Кулапова – М.: КноРус, 2014. – 384 с.

25. Липинский Д.А. Функции административной ответственности // Административное право и практика администрирования. 2015. № 3. С. 63.

26. Лукьянов, В. В. Форма вины в дорожнотранспортных правонарушениях / В. В. Лукьянов // Рос. юстиция.– 2002.– № 12.– С. 59–61.

27. Майоров В.И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 13 (368). Право. Вып. 42. С. 43–47.

28. Майоров, В.И. Основное противоречие дорожного движения / В.И. Майоров // Транспортное право. – 2008. – № 3. – С. 41–43.

29. Майоров, В.И. Проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения / В.И. Майоров // Вестник Омской юридической академии. – 2017. - №. – С. 81 – 84.

30. Майоров, В.И., Дымберов, А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фото- видео-фиксации нарушений правил дорожного движения / В.И. Майоров., А.Д. Дымберов., П.В. Молчанов // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2016 г. – № 3.– С. 69–77.

31. Майорова, Е.Н. Об изменении санкций за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения / Е.Н. Майорова // Правопорядок: история, теория, практика. – 2014. – № 2. – С. 23-26

32. Молчанов П.В. Законодательство об административной ответственности в области дорожного движения: основные этапы и тенденции развития // Административное право и процесс. 2018. № 5. С. 44 - 47; № 6. С. 43 - 46.

33. Монгуш, А.Л. Понятие, место и цели административной ответственности в системе юридической ответственности / А.Л. Монгуш // Современное право. – 2007 г. № 12 (1). – С. 47-55.

34. Морозов, С. Ю. Применение средств фото- и видеофиксации дорожно- транспортных нарушений как направление предупреждения обязательств вследствие причинения вреда / С. Ю. Морозов, С. Г. Яшнова // Транспортное право. – 2018 г. – № 2. – С. 21– 24.

35. Москаленко, С.С. О субъекте правонарушения по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения / С.С. Москаленко // Мировой судья. – 2006 г. – № 12. – С. 49

36. Мудрова, Е.В. Привлечение к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения на основании фото-, видеофиксации / Е.В. Мудрова // Судья. – 2015. – №11. – С. 34–39.

37. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.11.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации от 1995 г. № 50. Ст. 4873

38. О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 № 938 (ред. от 06.10.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1994. – № 17. – Ст. 1999.

39. О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения: Федеральный закон от 24.07.1998 № 127 – ФЗ (ред. от 14.12.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – №31. – Ст. 3805.

40. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 (ред. от 15.09.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 25. - Ст. 2897.

41. О лицензировании отдельных видов деятельности: Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2011. – № 19. – Ст. 2716.

42. О правилах дорожного движения: Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 13.02.2018) // Российские вести. – 1993. – № 227.

43. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»: Постановление Правительства РФ

от 03.10. 2013 г. № 864 (ред. от 13.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2013. – № 41. – Ст. 5183.

44. О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 19 августа 2013 г. № 716 (ред. от 11.10.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2013. - №34. – Ст. 4446.

45. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 18.12.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. –№ 18. – Ст. 1720.

46. Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством: Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 (ред. от 10.09.2016) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2008. – № 27. – Ст. 3280.

47. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 07.11.2016 № 29-КГ16-7. Требование: О признании незаконными заключения служебной проверки, приказов о привлечении к дисциплинарной ответственности, увольнении, восстановлении в должности, взыскании денежного довольствия // СПС Консультант Плюс.

48. Панкова, О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения: комментарий к главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях / О.В. Панкова // Статут. – 2016 г. – 770 с.

49. Панышин, Д.Л. некоторые аспекты совершенствования правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России при фиксации административных правонарушений техническими средствами фото-, киносъемки и видеозаписи / Д.Л. Панышин // Административное и муниципальное право. – 2013 г. № 11 (71). – С. 1032 – 1035.

50. Попов, Л.Л. Административное право: учебник / Л.Л. Попов. – М.: Юристъ, 2002. - 697 с.

51. Постановление Верховного суда Российской Федерации от 11.12.2017 № 9-АД17-23 // СПС Консультант Плюс.

52. Постановление Верховного суда Российской Федерации от 13.12.2017 № 46-АД17-40 // СПС Консультант Плюс.

53. Постановление Верховного Суда РФ от 19.12.2019 № 46-АД19-27. Требование: Об отмене актов о привлечении к ответственности, предусмотренной ч. 3 ст. 12.14 КоАП РФ, за невыполнение требования Правил дорожного движения уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения // СПС Консультант Плюс.

54. Постановление Московского городского суда от 12.12.2016 № 4а-6514/2016. Требование: Об отмене актов о привлечении к административной ответственности по ст. 12.2 КоАП РФ (управление транспортом с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков). Решение: В удовлетворении требования отказано// СПС Консультант Плюс.

55. Постановление Московского городского суда от 20.11.2017 № 4а-7147/2017// СПС Консультант Плюс

56. Постановление Орловского областного суда от 10.09.2014 по делу № 4-А-169/2014. Судебные акты по делу о привлечении к ответственности по ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ за управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков оставлены без изменения, поскольку факт совершения указанного правонарушения подтвержден

протоколом об административном правонарушении, рапортом, объяснениями сотрудника органа внутренних дел // СПС Консультант Плюс.

57. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 (ред. от 19.12.2013) «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета. – 2005. – № 80.

58. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006г. № 18 (ред. от 09.02.2012) «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета. – 2006. – № 250.

59. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2019. № 9.

60. Постатейный комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях. Часть первая / Р.В. Амелин, А.В. Колоколов, М.Д. Колоколова и др.; под общ. ред. Л.В. Чистяковой. М.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2019. Т. 1. 1343 с.

61. Похмелкин В.В. Проблемы применения мировыми судьями законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения: научно-практическое пособие. М.: Юстицинформ, 2019. 200 с.

62. Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.

63. Решение Московского городского суда от 18.01.2019 по делу № 7-171/2019. Требование: Об отмене актов о привлечении к административной

ответственности по ст. 12.23 КоАП РФ (нарушение правил перевозки людей).
Решение: В удовлетворении требования отказано.// СПС КонсультантПлюс.

64. Решение Пермского краевого суда от 11.02.2019 по делу № 7-236/2019(21-146/2019). Требование: Об отмене актов о привлечении к ответственности по ст. 12.25 КоАП РФ (невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства) // СПС КонсультантПлюс

65. Решение Плавского районного суда (Тульская область) № 12 – 21/2017 от 21 июля 2017 г. по делу № 1221/2017 // URL:<https://sudact.ru/regular/doc/qwlfDYwJPMNH/>

66. Решение Свердловского областного суда от 28.11.2017 по делу № 71-632/2017 // СПС КонсультантПлюс

67. Решение Свердловского областного суда от 30.01.2019 по делу № 72-100/2019. Требование: Об отмене актов о привлечении к административной ответственности по ст. 12.6 КоАП РФ (нарушение правил применения ремней безопасности, мотошлемов) // СПС КонсультантПлюс

68. Россинский, Б.В. Административная ответственность. Курс лекций / Б.В. Россинский– М.: Норма, 2004. - 448 с.

69. Россинский, Б.В.; Стариков, Ю.Н. Административное право: учебник / Б.В. Россинский; Ю.Н. Стариков. – 4- е изд. – М.: Норма, 2009. – 927 с.

70. Севрюгин, В.Е. Проблемы административного права. / В.Е. Севрюгин. - Тюмень, 1994. – 208 с.

71. Семенов, А. Э. Административная ответственность в области дорожного движения / А.Э. Семенов // Ежемесячный научный журнал Молодой ученый. – (2015 г.) – № 3. – С. 694–697.

72. Синцина, С.В., Чумаков, Н.И. Состав административного правонарушения в области дорожного движения // С.В. Синцина., Н.И. Чумаков // Законность и правопорядок в современном обществе. – 2016 г. – №28. – С. 10-20.

73. Соболева Ю.В. Некоторые аспекты применения административного наказания в виде предупреждения к юридическим лицам // Административное право и процесс. 2018. № 9. С. 62 - 64.

74. Солощенко, П.А. Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / П.А. Солощенко // Труды Академии управления МВД России. – 2013 г. – №4. – С. 12-15.

75. Сычева, В. А. Проблемы фиксации административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения / В.А. Сычева // Новый юридический вестник. – 2019 г. – №1. – С. 9-10.

76. Тихалева, Е.Ю. Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, зафиксированные средствами фото-, видео фиксации / Е.Ю. Тихалева // Вестник Воронежского Государственного Университета. Серия: Право. – 2017 г. № 3 (30). – С. 168 – 175.

77. Тихомиров, С. В. Административное право. / С.В. Тихомиров. - М., 2003. – 606 с.

78. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

79. Хропанюк, В.Н. Теория государства и права: учебник / В.Н. Хропанюк. – М.: Омега–Л, 2015. – 239 с.

80. Шергин А.П. Тенденции развития российского законодательства об административных правонарушениях // Актуальные вопросы публичного права. 2012. № 8. С. 81 - 92.