

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

А.В. Матюшова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юрид. наук, доцент А.А. Мусаткина

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

Тольятти 2020

Аннотация

Дипломную работу выполнил: Матюшова Анна Владимировна.

Тема работы: «Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения».

Научный руководитель: канд. юрид. наук, доцент А.А. Мусаткина.

Цель исследования - изучение административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Объектом исследования выступают общественные отношения, регулирующие административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения.

Предмет исследования являются нормативно - правовые акты, которые регламентируют вышеуказанные правоотношения.

Методологическая основа исследования базируется на следующих методах познания: сравнительно-правовой, формально-логический и технико-юридический.

Практическая значимость полученных результатов состоит в том, что выводы могут быть использованы в дальнейшем совершенствовании нормативно - правовых актов Российской Федерации, регулирующих данные общественные отношения.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка. Общий объем работы 71 страница машинописного текста.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в России	8
1.1 Понятие, признаки и значение административной ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения	8
1.2 Административное правонарушение как основание привлечения лица к ответственности	18
Глава 2 Правовой анализ особенностей административной ответственности за некоторые виды административных правонарушений в области дорожного движения в Российской Федерации	27
2.1 Административная ответственность за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке.....	27
2.2 Административная ответственность за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения	34
2.3 Административная ответственность за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения.....	40
Глава 3 Основные направления развития и совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	47
Заключение	62
Список используемой литературы и используемых источников.....	67

Введение

Актуальность рассматриваемой темы заключается в том, что в России на уровне государственной политики постоянно идет поиск эффективных механизмов правового, организационного и материального обеспечения безопасности дорожного движения. Одним из таких способов выступает воздействие административной ответственности на участников движения, направленное на предотвращение и профилактику дорожно-транспортных происшествий за счет формирования установки на правомерное поведение на дороге. За последние годы на законодательном уровне отмечается тенденция к ужесточению ответственности за совершение лицами административных правонарушений в области дорожного движения, в том числе путем увеличения размеров штрафов, а также расширения перечня нарушений, за совершение которых предусмотрено наказание в виде лишения права управления транспортным средством.

На сегодняшний день Минюстом России разработан проект нового Кодекса РФ об административных правонарушениях, который планируется ввести в действие с 1 января 2021 г. В нем регламентировано ужесточение ответственности за некоторые нарушения в области безопасности дорожного движения, введены новые составы административных правонарушений в данной сфере:

–статья 21.29 «Систематическое нарушение правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством»;

–2. статья 21.30 «Опасное вождение»;

–3. статья 21.41 «Управление по дорогам общего пользования средствами и механизмами, не предназначенными для движения по таким дорогам».

Сегодня активно обсуждается проект нового КоАП РФ, в частности вопрос об ужесточении административного наказания, повышения размера

штрафов за совершение правонарушений в области дорожного движения. 20 апреля 2020 г. под руководством министра юстиции Константина Чуйко было проведено совещание по разрабатываемым Минюстом проектам федеральных законов. В нем приняли участие депутаты Государственной Думы, члены Совета Федерации, федеральных органов исполнительной власти, Генпрокуратуры, правительства Москвы. Было высказано мнение о том, что во избежание роста административной нагрузки на граждан Минюстом при подготовке проекта нового КоАП РФ предложено не повышать административные штрафы и сохранить их размеры в пределах, установленных действующим КоАП РФ.

В связи с вопросами, которые часто возникали в судебной практике при рассмотрении вышеуказанных дел было принято Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 N 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», где даны разъяснения по поводу привлечения виновных лиц к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. Возможно, принятие данного Постановления - решение поспешное, поскольку, если в 2021 году вступит в силу новый КоАП РФ, в документ придется вносить изменения.

В постановлении рассмотрены вопросы, связанные с особенностями квалификации отдельных правонарушений в области безопасности дорожного движения, а также вопросы фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, вопросы назначения и исполнения некоторых видов административных наказаний.

В настоящее время ответственность за совершения административного правонарушения в области дорожного движения регламентирована в Главе 12 КоАП РФ.

Объектом работы являются общественные отношения, регулирующие административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения.

Предметом исследования являются нормы, которые регламентируют вышеуказанные правоотношения.

Целью выпускной работы является изучение административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Задачами выпускной квалификационной работы являются:

–изучение общей характеристики административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в РФ;

–анализ некоторых видов административных правонарушений в области дорожного движения в РФ;

–рассмотрение основных направлений развития и совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

При проведении исследования использовались общенаучные и частные методы познания, а именно: сравнительно-правовой, формально-логический и технико-юридический.

Практическая значимость исследования заключается в том, чтобы усовершенствовать нормативно - правовые акты Российской Федерации, регулирующие данные общественные отношения.

Базой исследования работы являются нормативно-правовые акты, к которым можно отнести: Конституцию РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ, ФЗ от 28.12.2010 N 390-ФЗ «О безопасности», материалы юридической практики: Постановление Пленума ВС РФ от 25.06.2019 N 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях,

предусмотренных главой 12 КоАП РФ, а также статьи современных авторов, таких как: Иванов А.Ю., Калюжный Ю.Н., Полякова С.В., Панкова О.В. и т.д.

Данная работа состоит из введения, трех глав, заключения и библиографического списка.

Первая глава рассматривает общую характеристику административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в России, а именно понятие, признаки, а также значение административной ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения, исследует административное правонарушение как основание привлечения лица к ответственности.

Вторая глава посвящена анализу некоторых видов административных правонарушений в области дорожного движения в РФ, таких как: управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке; управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения; управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения.

Третья глава рассматривает направления развития, совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Заключение содержит выводы по проделанной работе.

Глава 1 Общая характеристика административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в России

1.1 Понятие, признаки и значение административной ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения

Любой гражданин должен отвечать за правонарушение, которое он совершил. Сегодня, в отношении такого лица устанавливается юридическая ответственность, то есть меры государственного принуждения. Ее следует отличать от моральной ответственности, где поведение человека оценивается такими категориями, как честь, совесть, стыд. Юридическая ответственность носит государственно-властный, принудительный характер, сопровождается причинением нарушителю отрицательных последствий, ограничением или ущемлением имущественных, личных и других интересов, то есть связана с определенными лишениями.

Юридическая ответственность признается частью правовой системы государства, сегодня ей посвящено огромное количество работ, среди которых важным остается вопрос об определении ее понятия. Многие авторы по-разному трактуют термин «юридическая ответственность», но все же многие акцентируют свое внимание на обязанности правонарушителя понести негативные последствия от совершенного деяния, а также санкции, которые применяются компетентными органами власти.

К основным видам юридической ответственности принято относить: уголовную, административную, материальную, гражданско-правовую и так далее.

Административная ответственность - это разновидность юридической ответственности лиц за совершенные административные правонарушения. Она выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным

соответствующими полномочиями, административного наказания лицу, совершившему правонарушение.

Согласно Постановлению № 47-13 Межпарламентской Ассамблеи государств - участников СНГ «О Глоссарии терминов и понятий, используемых государствами - участниками СНГ в пограничной сфере» под административной ответственностью следует понимать вид ответственности, заключающийся в применении административного взыскания к физическому лицу, совершившему административное правонарушение, а также к юридическому лицу, признанному виновным и подлежащему административной ответственности в соответствии с национальным законодательством [25].

Определение понятия «административная ответственность» не закреплено в национальном законодательстве, в частности в КоАП РФ. Поэтому главу 2 КоАП РФ «Административное правонарушение и административная ответственность» следует дополнить статьей, которая бы регламентировала такое определение. Статья была бы вполне логична и уместна в структуре главы 2 КоАП РФ после статей 2.1 «Административное правонарушение» перед ст. 2.2 «Формы вины», однако 2.3 «Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность» и 2.4 «Административная ответственность должностных лиц» [9].

Административная ответственность определяет правовое отношение, возникшее из правонарушения, между специальными органами государства и правонарушителем, который несет лишения и последствия за свое совершенное правонарушение и нарушение требований, содержащихся в правовых нормах. Административная ответственность представляет собой юридически значимую деятельность, осуществляемую в специальной процессуальной форме, регулируемую действующим законодательством и соблюдение которой обязательно.

Понятие административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения аналогично определению понятия административной

ответственности в целом, за исключением того, что основано оно на совокупности общественных отношений, возникающих в ходе дорожного движения, при перемещении на определенном участке местности (дороги) лиц и грузов при помощи автотранспортного средства. Участники таких отношений - это пешеходы, водители, пассажиры и так далее.

Сегодня в РФ актуален поиск эффективных, действенных механизмов, как организационного, так и правового характера обеспечения безопасности дорожного движения. [3, с. 33-39]. Одним из таких механизмов, который заключается в обеспечении безопасности является административная ответственность, которая направлена на профилактику и предотвращение дорожно-транспортных происшествий благодаря формированию установки у лиц на правомерное поведение. Участники дорожного движения, осознавая все общественно-опасные последствия нарушений Правил дорожного движения, выраженные в виде применения к ним административной ответственности, будут стремиться к тому, чтобы не совершать таких нарушений, что в конечном итоге должно привести к росту уровня ответственности пешеходов, водителей и так далее [18, с. 81-84].

На сегодняшний день институт административной ответственности в вышеуказанной области составляет основу правового регулирования дорожного движения. Такая ответственность осуществляет свою реализацию благодаря применению к правонарушителям административных наказаний. Наказание есть тот элемент правоприменительной деятельности сотрудников ГИБДД, наряду с профилактической работой, который является одним из главных в практике предупреждения, а также пресечения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения [34, с. 694-697].

Данный вид ответственности регламентируется Кодексом об административных правонарушениях, а именно главой 12. Анализируя вышеуказанную главу, стоит отметить, что она регламентирует 42 состава административных правонарушений, которые совершаются как водителями транспортных средств, так и пассажирами, велосипедистами и так далее, то

есть всеми участниками дорожного движения. Некоторые статьи можно применить и в отношении юридических лиц [6, с. 53-58].

Обеспечение безопасности дорожного движения - это одна из главных функций, которая стоит перед любым государством, поскольку безопасность представляет собой важный элемент правопорядка. Важно отметить, что такой вид ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения имеет нормативное и фактическое (противоправное индивидуальное деяние, правонарушение, приносящее вред обществу) основания.

Итак, при решении вопроса о привлечении лица к административной ответственности основную роль играет наличие в деяниях субъекта состава правонарушения. Его содержание позволяет индивидуализировать и конкретизировать правонарушение, связав субъективную и объективную стороны, а также указав противоправное действие.

Как и любой другой вид ответственности, административная ответственность в сфере безопасности дорожного движения имеет определенные признаки, к которым следует отнести:

- наличие правонарушения как основание для ее наступления;
- неблагоприятные последствия для правонарушителя (моральные, материальные, организационно-физические и так далее);
- административная ответственность регулируется нормами административного права;
- административные наказания являются мерой административной ответственности и применяются за совершение административных правонарушений;
- субъектами административной ответственности могут быть физические лица и юридические лица.

Данные признаки являются обязательными. Отсутствие хотя бы одного признака позволяет отграничивать данную ответственность от других не

правовых и правовых категорий, а также указывает на отсутствие административной ответственности.

Сегодня в России принимается огромное количество нормативных актов, которые регулируют отношения в сфере дорожного движения. И если в других странах предпочтение, как правило, больше отдано инженерно-техническим способам решения проблем безопасности на дороге, то на территории России, все так же доминируют законы, с помощью которых государство пытается решить существующие проблемы.

В настоящее время довольно сложно найти такое положение, которое бы устраивало любого участника дорожного движения, в частности и защитника виновного лица, в ходе нарушения им административной нормы, а также лица, рассматривающего такие дела. То есть актуальной остается проблема одинакового понимания правовой нормы среди всех участников, поэтому законодателю необходимо данную ситуацию изменить в сторону ее единообразия, то есть унификации. Согласно мнению судьи Московского областного суда О.В. Панковой, изложенному в ее работе, за время, прошедшее с момента вступления в силу КоАП РФ в 2002 г., правовое регулирование ответственности в области дорожного движения претерпело существенные изменения, затронувшие как материальные нормы главы 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения», так и процессуальную часть Кодекса. Такие изменения настолько существенны, что не могут быть восприняты правоприменителями без толкования их основных элементов, о чем свидетельствует практика Верховного Суда РФ и региональных судов по данным делам [21, с. 12].

На сегодняшний день в связи с вопросами, возникающими в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ, Пленум Верховного Суда РФ постановил разъяснения на данную тему. Данный акт был вынесен сравнительно недавно, а именно в июле 2019 г.

Также стоит отметить, что в последние годы в России отмечается явная тенденция ужесточения мер ответственности, применяемых к нарушителям ПДД. Повышаются размеры штрафов, к ответственности за различные правонарушения привлекается все больше водителей транспортных средств. Растет число административных правонарушений, регистрируемых с помощью специальных средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме.

На сегодняшний день представлен проект нового КоАП РФ, который, соответственно, затрагивает и административную ответственность в области безопасности дорожного движения. В Особенную часть нового КоАП РФ предлагается включить 36 глав, которые объединяют в себе составы административных правонарушений на основе их классификации по видовым объектам противоправного посягательства. В проекте ФЗ «КоАП РФ», правонарушениям в данной области посвящена глава 21. Раньше в эту главу входили 42 статьи, в новой редакции КоАП РФ будет 41 статья.

По замыслу авторов проекта, в обновленном кодексе должны появиться три новые статьи:

- статья 21.29 «Систематическое нарушение правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством»;
- статья 21.30 «Опасное вождение»;
- статья 21.41 «Управление по дорогам общего пользования средствами и механизмами, не предназначенными для движения по таким дорогам».

Стоит отметить, что разработка проекта новой редакции КоАП РФ началась еще в марте 2019 года по поручению Дмитрия Медведева. Координация этой работы была возложена на Чуйченко, занимавшего пост вице-преьера — руководителя аппарата правительства РФ. Сам документ был официально представлен в конце января (Чуйченко являлся уже

министром юстиции) и вызвал мощную негативную реакцию. Больше всего критиковалось кратное увеличение штрафов за нарушение ПДД.

Недовольство проектом тогда выражал, в том числе новый премьер Михаил Мишустин. Так, он заявил, что любые вопросы, касающиеся новых размеров штрафов, нужно рассматривать «с учетом платежеспособности населения, а также с точки зрения улучшения качества автоматизации и администрирования, а не идти по самому простому пути, кратно увеличивая их размеры».

Негативно оценили проект и в Госдуме. По мнению председателя комитета по законодательству и госстроительству Павла Крашенинникова, он «возбуждает ненависть к законотворчеству».

Сегодня активно обсуждается проект нового КоАП РФ, в частности вопрос об ужесточении административного наказания, повышения размера штрафов за совершение правонарушений в области дорожного движения. 20 апреля 2020 г. под руководством министра юстиции Константина Чуйко было проведено совещание по разрабатываемым Минюстом проектам федеральных законов. В нем приняли участие депутаты Государственной Думы, члены Совета Федерации, федеральных органов исполнительной власти, Генпрокуратуры, правительства Москвы. Было высказано мнение о том, что во избежание роста административной нагрузки на граждан Минюстом при подготовке проекта нового КоАП РФ предложено не повышать административные штрафы и сохранить их размеры в пределах, установленных действующим КоАП РФ, распространиться ли данное предложение на штрафы в области дорожного движения пока неизвестно.

Стоит отметить, что сегодня проект нового КоАП существует:

- в первоначальной версии, вынесенной на публичное обсуждение 31 января 2020 года;
- в доработанной версии, вынесенной на публичное обсуждение 29 мая 2020 года.

Во втором проекте были учтены замечания и предложения, поступившие от организаций, госорганов и граждан при обсуждении предыдущей версии КоАП РФ. Различия между указанными версиями прослеживаются в разных аспектах. Прежде всего, в части установления величины штрафов.

Одна из главных особенностей, характеризующих проект нового КоАП РФ в последней версии, опубликованной в мае 2020 года, заключается в отказе разработчиков данного нормативного акта от политики ужесточения штрафов по многим разновидностям правонарушений, в отношении которых в предыдущей версии проекта планировалось установить санкции повышенной строгости.

Минюст в отдельном информационном сообщении прямо указал, что доработанный проект нового КоАП РФ на 2020 год будет предусматривать штрафы, «в целом не превышающие установленные Кодексом в настоящее время».

Тот же подход, как указывает Минюст, был избран в отношении сроков давности: их решено сохранить действующими (изменился лишь юридико-технический подход к изложению соответствующей нормы в целях сделать ее более удобной и простой).

В настоящее время Министерство юстиции РФ решило повторно инициировать процедуру публичного обсуждения, поскольку законопроекты, по словам Чуйченко, «существенно отличаются от тех, которые проходили обсуждение». Доработку документов предлагается продлить до конца июля 2020 года.

Итак, сегодня административная ответственность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения употребляется как актуальное средство правоохраны, борьбы с административными правонарушениями, которые хотя и не так опасны, но встречаются гораздо чаще, чем преступления. Следует также отличать административную ответственность от уголовной, в частности за совершение преступлений против безопасности движения и

эксплуатации транспорта, ответственность за которые наступает согласно статьям, находящимся в главе 27 УК РФ.

Административное правонарушение подразумевает отсутствие тяжких последствий. Административной ответственности присущ более простой процессуальный порядок [4, с. 151-156].

Рассматривая функции административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения стоит обратить внимание на одну из главных функций - предупредительную, которая заключается в предотвращении совершения административных правонарушений. Правозащитная функция заключается в создании специального правового устройства, которое способно оградить частноправовые интересы граждан от властного произвола государственных органов. Но у этой функции есть и еще одна задача, выраженная в регламентации мер административного принуждения, использование которых невозможно согласно Конституции РФ [12]. Следующая функция административно-правовой ответственности - ограничительная. В большинстве случаев цель административных наказаний заключается в лимитировании результатов ущерба от возможных нарушений закона. К ним, относятся, например, лишения специального права, в частности права управления транспортными средствами.

Проанализировав вышеуказанные функции, стоит отметить, что цель такой ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения заключается, прежде всего, в предупреждении нарушения требований закона всеми участниками дорожного движения с помощью формирования установки у граждан на правомерное поведение с помощью административного наказания. Но, к сожалению, лишь небольшая их часть считает установленные законодателем запреты верными и правильными, в то время как остальные соблюдают нормы права только из-за страха применения к ним наказания.

Исходя из такого правосознания граждан, напрашивается вывод об установлении жестких видов наказаний за совершенное, противоправное

деяние, поскольку только оно сможет сформировать установку на правомерное поведение.

Итак, институт административной ответственности представляет собой основу системы правового регулирования безопасности в области дорожного движения. Административная ответственность неразрывна, связана с административным наказанием, которое является решающим элементом в практике предотвращения правонарушений в сфере дорожного движения, осуществляемое сотрудниками Госавтоинспекции [23, с. 86].

Перечень наказаний за совершение правонарушения в сфере безопасности дорожного движения регламентированы ст. 3.2 КоАП РФ, а именно:

- предупреждение;
- административный штраф;
- конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;
- лишение специального права, предоставленного физическому лицу;
- административный арест;
- обязательные работы.

Данный перечень более широкий, но не все наказания применимы за вышеуказанное правонарушение. Стоит отметить, что предупреждение, штраф, лишение специального права, арест и обязательные работы применяются только в качестве основных наказаний. В то время как конфискация орудия совершения противоправного деяния или предмета правонарушения может выступать как в роли основного, так и в роли дополнительного. Данный вид наказания на сегодняшний день применяется только за ч. 1, 2 ст. 12.4; ч. 3,4,5 ст. 12.5 КоАП РФ и только в виде основного наказания.

Также необходимо отметить, что лишение специального права в виде права управления транспортным средством не может применяться к лицу, которое пользуется транспортным средством в связи с инвалидностью, так

регламентировано в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20, за исключением некоторых составов правонарушений, предусмотренных в законе.

Подводя итог вышеизложенному можно сделать вывод о том, что административная ответственность в области дорожного движения в России - это вид юридической ответственности, который определяет обязанности субъекта претерпевать лишения государственно-властного характера за совершение административного правонарушения.

1.2 Административное правонарушение как основание привлечения лица к ответственности

Административные правонарушения являются весьма разнообразным и распространенным видом юридических проступков. Их единым объектом выступают общественные отношения в сфере государственного управления.

Стоит отметить, что не только водитель, но и пешеход, велосипедист и другие лица могут нести ответственность за административные нарушения в области дорожного движения. И год от года число выявленных нарушений растет.

В современной доктрине российского административного права остается открытым вопрос относительно определения такой категории как административное правонарушение и его признаки. Наиболее частым определением является то, что это противоправное, виновное и наносящее вред обществу деяние лиц или лица, которое влечет за собой правовую ответственность.

Необходимо отметить, что понятие, которое приводится в доктрине административного права, совпадает с понятием, содержащимся в КоАП РФ. Так, согласно нормам действующего законодательства, под данным видом правонарушения следует понимать противоправное, виновное действие либо бездействие физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или

законами субъектов РФ об административных правонарушениях устанавливается административная ответственность (статья 2.1 КоАП РФ) [9].

Исходя из анализа вышеуказанного понятия, такое правонарушение имеет некоторые отличительные признаки, а именно:

- противоправность;
- виновность;
- наказуемость;
- общественная опасность.

Противоправность выражается в том, что лицо совершает действие или бездействие, ответственность за которые наступает согласно нормам действующего законодательства. Лицо должно совершить такое деяние в области безопасности дорожного движения, за которое ответственность предусмотрена главой 12 КоАП РФ.

Признаку виновности характерно то, что лицо совершает деяние осознанно, в данном случае в законе выделяются две формы вины: умысел и неосторожность.

Наказуемость выражается в том, что за совершение административного правонарушения лицо должно понести административное наказание.

Общественная опасность является главным отличительным признаком правонарушения от преступления. Правонарушение характеризуется наименьшей степенью общественной опасности. Если мы говорим об административной ответственности в области дорожного движения, то мы понимаем, что речь идет о нарушении правил дорожного движения и нормативных актов в данной области.

Одним из видов административных правонарушений являются правонарушения в области дорожного движения. Ему присущи все признаки, которые относятся и к обычным правонарушениям [23, с. 85-88].

Общим признаком административных правонарушений в сфере дорожного движения является общественная опасность. Именно такую

позицию поддерживали известные правоведы В.В. Лукьянов, Б.В. Россинский, П. П. Серков, Ю. П. Соловей и многие другие авторитетные ученые. В свою очередь, профессор В. И. Майоров пишет, что «вполне аргументирована и доказана аксиоматическая составляющая общественной опасности административных деликтов» [16, с. 85-88].

Административные правонарушения в области дорожного движения - это противоправные деяния, которые нарушают Правила дорожного движения и Закон «О безопасности дорожного движения». Ответственность за данный вид правонарушений закреплена в Главе 12 КоАП РФ. Но на сегодняшний день рассматривается проект ФЗ «КоАП РФ», согласно которому данным правонарушениям будет посвящена глава 21.

Опасность таких правонарушений заключается в том, что участниками дорожного движения, то есть субъектами правонарушений создаются ситуации, последствиями которых могут быть не только причинение материального и морального вреда, но и причинение вреда здоровью, а также смерть потерпевшего.

На сегодняшний день обеспечение безопасности дорожного движения является актуальным, поскольку аварийность на транспортном средстве - это одна из главных социально - экономических проблем, которая остро стоит не только перед Россией, но и перед многими странами мира, при этом показатели ее постоянно растут. В результате дорожно-транспортного происшествия погибают большое количество народу, главной причинной является нарушение правил дорожного движения. Таким образом, огромные масштабы ущерба от дорожно-транспортных происшествий требуют правового регулирования.

Для того чтобы отграничить одно административное правонарушение от другого, нужно рассмотреть его состав, который включает в себя:

- объект;
- объективная сторона;
- субъект;

– субъективная сторона.

Объект - это то, на что направлено противоправное деяние. Так, любое правонарушение причиняет вред общественным отношениям (личности, порядку движения на дороге и др.), представляющими собой объекты проступка.

Объект - совокупность общественных отношений, которые находятся под охраной административного права. Общим объектом являются отношения в области государственного управления. Для того чтобы понять на какой на объект административного правонарушения в области дорожного движения посягает правонарушитель необходимо определить круг общественных отношений, который регулируется административными нормами, предусматривающими ответственность за нарушения в сфере дорожного движения. Так, такие отношения, прежде всего, направлены на соблюдение порядка дорожного движения, на обеспечение безопасности всех его участников.

Итак, объект правонарушений в области дорожного движения в юридической науке принято разделять на три вида:

- родовой объект;
- видовой объект;
- непосредственный.

Родовой объект представлен общественными отношениями, которые складываются между участниками в сфере дорожного движения. Видовой объект менее емкий, чем родовой, он включает в себя только безопасность движения, под которой понимают отношения, складывающиеся в сфере обеспечения сохранности здоровья и жизни людей, а также имущества [8, с. 3-7].

Непосредственный объект - то, на что направлены противоправные действия в конкретном составе правонарушения. То есть это та сфера отношений, которая обеспечивает, например, соблюдение порядка проведения регистрации транспортного средства.

Объективная сторона правонарушения заключается в противоправных действиях или бездействиях виновного лица. Также она включает в себя негативные последствия от данных деяний, установленную причинную связь между ними. Все вышеперечисленное составляет три основных признака объективной стороны. Но помимо основных, законодательству известны факультативные: место, время, способ, и так далее.

Объективная сторона административного правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения включает в себя деяние, которое непосредственно связано с нарушением правил дорожного движения, эксплуатации транспортного средства и так далее.

В соответствии со ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» под дорожным движением принято понимать отношения, которые возникают в процессе перемещения граждан на дороге с помощью транспортного средства [39]. Закон регламентирует основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения.

ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Правила дорожного движения распространяют свое действие только на область дорожного движения, они не распространяют свое действие на, например, воздушное движение.

Для правильной квалификации дорожных проступков необходимо знать, что дорога - это обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Следовательно, речь идет о движении, которое осуществляется только в пределах дорог [7, с. 32-36].

Субъект административного правонарушения - это индивидуум либо организация, которые совершили административное правонарушение [31, с. 19-21]. Физические лица в роли субъектов административной ответственности имеют свое деление на граждан, лиц без гражданства или,

как прямо их называть в юридической литературе, апатриды, лица с двойным гражданством или бипатриды, граждане иностранных государств, специальные субъекты административной ответственности.

Административная ответственность физических лиц наступает при определенных условиях:

- достижение возраста несения административной ответственности, а именно шестнадцати лет;
- правосубъектность, лица, нарушавшего нормы административного права.

К лицам, в возрасте от 16 до 18 лет, применяется взыскание в виде штрафа, предупреждения, принесения извинений [5, с. 98].

Под субъектом административного правонарушения в области дорожного движения принято понимать физических лиц, должностных лиц, которые являются вменяемыми и достигли установленного законом возраста. К субъектам также следует относить и организации.

Субъекты административного правонарушения связаны с участниками дорожного движения, поскольку последние могут выступать субъектами.

К участникам дорожного движения закон относит:

- водителей;
- пассажиров;
- лиц, которые обучаются управлению транспортным средством;
- лиц, которые сдают экзамен на право управления транспортным средством и так далее.

Как, правило, наиболее часто субъектом правонарушения в сфере дорожного движения выступает водитель транспортного средства, что подтверждается большим количеством составов правонарушений в КоАП РФ, совершенных водителем. Согласно постановлению Пленума ВС РФ № 20 от 25.06.2019 г. к водителям стали приравнивать лиц, которые проходят обучение по управлению транспортным средством [27]. В Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) понятие

«водитель» регламентируется следующим образом: лицо, которое управляет транспортным средством, а также ведет по дорогам скот, стадо и так далее [11]. В РФ данное определение в отношении ведущего по дороге животных не применимо.

Итак, для того, чтобы установить признаки субъекта по делам о правонарушениях в области безопасности дорожного движения, а именно водителя необходимо признать факт управления ТС вменяемым лицом.

Пешеход - это лицо, находящееся на дороге, пешеходной или велопешеходной дорожке, не производящее на них работы. Они должны осуществлять движение строго по тротуарам, пешеходным дорогам или велосипедным дорожкам. При отсутствии специально отведенных пешеходных мест допускается движение по обочинам [1, с. 5-9].

Стоит отметить, что военнослужащие и призванные на военные сборы граждане, а также сотрудники органов внутренних дел, органов уголовно-исполнительной системы, федеральных органов налоговой полиции, таможенных органов, несут ответственность за правонарушения в соответствии с нормативными правовыми актами, регламентирующими порядок прохождения службы в указанных органах. Однако за нарушение правил дорожного движения эти лица несут административную ответственность на общих основаниях. К вышеуказанным лицам применяются все существующие виды административных наказаний, за исключением ареста и для военнослужащих - штрафа [23, с. 85 -88].

Согласно законодательству, лицо должно понести административную ответственность самостоятельно, невозможно перенести ее на другого человека. Но необходимо помнить о привлечении к ответственности за правонарушение сразу нескольких лиц. Например, при эксплуатации аварийного транспортного средства можно привлечь водителя и лицо, которое отвечает в организации за техническое состояние автомобиля. При этом необходимо отметить, что ответственность наступает за совершение правонарушения каждым лицом в отдельности.

Субъективная сторона административного правонарушения - это внутренняя сторона противоправного посягательства.

Его главными элементами являются:

- вина;
- мотив;
- цель.

Под виной понимают отношение субъекта правонарушения к противоправному деянию. То есть оно может быть совершенно как умышленно, так и по неосторожности [46, с.40]. Определения формы вины правонарушения в области дорожного движения должны соответствовать реальным особенностям психического отношения лица к своим противоправным деяниям и их последствиям. Стоит отметить, что в соответствии с действующим законодательством при привлечении к административной ответственности лица за нарушение правил ПДД обязанность доказывания вины владельца транспортного средства будет лежать на сотрудниках ГИБДД, кроме случаев фиксации указанных правонарушений специальными техническими средствами, при указанных обстоятельствах обязанность представить доказательства своей невиновности будет лежать на владельце транспортного средства.

Мотив и цель правонарушения являются факультативными признаками субъективной стороны. Под мотивом понимают осознанное лицом внутреннее убеждение, которым оно руководствуется в своей деятельности при совершении правонарушения. Цель - некий конечный результат, которого хочет достичь субъект, совершающий административное правонарушение [36, с. 234].

Как было уже отмечено выше, вина может быть выражена в виде умысла или неосторожности. Правонарушения, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, как правило, совершаются с умыслом, довольно редко встречаются составы с неосторожной формой вины.

Рассмотрев все четыре основных элемента состава правонарушения можно сказать, что их наличие для привлечения лица к ответственности должно быть обязательным. В случае отсутствия хотя бы одного из них лицо не будет подвергаться административному наказанию.

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать вывод о том, что административные правонарушения в сфере дорожного движения имеют общий признак - это общественная опасность, то есть противоправное действие или бездействие (нарушение правил дорожного движения, нормативных актов о безопасности дорожного движения), совершенное физическим или юридическим лицом, за которое на основании закона предусмотрена административная ответственность. Однако она не может быть возложена на лицо, если в его действиях (бездействиях) нет вины. Основанием для привлечения лица к административной ответственности в области дорожного движения является совершение правонарушения, которое характеризуется наличием четырех элементов: объект, объективная сторона, субъект, субъективная сторона деяния.

Глава 2 Правовой анализ особенностей административной ответственности за некоторые виды административных правонарушений в области дорожного движения в Российской Федерации

2.1 Административная ответственность за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке

Любой автомобиль должен быть допущен к дорожному движению, прежде чем им начнут полноценно пользоваться. Допуск к дорожному движению дает регистрация автомобиля и наличие документов на него. А без регистрации и номеров ни одно транспортное средство не должно эксплуатироваться.

За управление ТС, не зарегистрированным в установленном законом порядке, лицо должно понести административную ответственность, которая регламентирована ст. 12.1 КоАП РФ [9].

Данное правонарушение выражается в управлении транспортным средством, в отношении которого не выполнена предусмотренная законом обязанность по его регистрации (постановке на государственный учет) или по внесению изменений в регистрационные данные транспортного средства в случаях, установленных законом, в том числе, когда транспортное средство было снято с регистрационного учета, и при этом не реализована обязанность по его регистрации в установленный законом срок, либо регистрация транспортного средства прекращена (аннулирована).

Стоит отметить, что согласно примечанию к ст. 12.1 КоАП РФ, транспортное средство - автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более четырех киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час,

прицепы к нему, которые подлежат государственной регистрации. А управление транспортом - целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого оно перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя). Действия лица, приравненного к пешеходу, например, ведущего мопед, не могут расцениваться в качестве управления таким средством [9].

Итак, собственник транспортного средства обязан зарегистрировать его в течение десяти суток со дня приобретения. Данный срок отсчитывается со дня подписания договора купли-продажи - сам договор действует без ограничений по сроку, но именно дата подписания является точкой отсчета для выполнения регистрационных действий. Однако это не значит, что можно переписать договор перед посещением отделения ГИБДД, поскольку второй экземпляр остается у предыдущего владельца. Более того, если предыдущий владелец машины узнает о том, что автомобиль не был перерегистрирован в срок, он имеет право прекратить регистрацию, подав соответствующее заявление, что позволит обезопасить себя от возможного получения штрафов за нарушение ПДД и других потенциальных проблем [35, с. 34-39].

Стоит отметить, что с 1 января 2020 г. вступили в силу изменения, которые затрагивают регистрацию автомобиля. Так, согласно новым правилам, при покупке автомобиля без пробега из автосалона собственнику не придется ехать в ГИБДД, поскольку выдачу номеров и оформление документов будет осуществлять салон. При этом важно, что при покупке автомобиля с пробегом даже в салоне для перерегистрации нужно обратиться в ГИБДД.

Закон допускает управление автомобилем без регистрации в течение десяти дней, но в некоторых случаях и в течение данного срока могут наступить негативные последствия. Практике известны случаи, когда незарегистрированные автомобили перемещают на специализированные штрафные стоянки. Некоторые авторы полагают данное действие законным,

так как за несвоевременную регистрацию средства собственника обязательно должны наказывать при его явке в регистрационное подразделение. Стоит отметить случаи, когда владельцы ТС не успевают посетить регистрационное подразделение ГИБДД по различным причинам (болезнь, занятость на работе, неисправность транспортного средства). И далеко не во всех случаях привлечение собственника за нарушение сроков регистрации транспортного средства будет законным и правомерным, стоит поставить под сомнение законность задержания, не зарегистрированного транспортного средства.

Сегодня за управление автомобилем, не зарегистрированным в определенном порядке, предусмотрена ответственность в виде штрафа в размере от пятисот до восьмисот рублей, а за повторное совершение такого правонарушения в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев [9]. При этом первично наложенный штраф может быть оплачен со скидкой, а вот льгота на уплату штрафа за повторное правонарушение законом не предоставляется.

Отметим, что для собственника транспортного средства за нарушение сроков регистрации транспортного средства штраф предусмотрен статьей 19.22 КоАП РФ и влечет наложение штрафа на граждан в размере от одной тысячи пятисот до двух тысяч рублей, на должностных лиц - от двух тысяч до трех тысяч пятисот рублей, а на юридических лиц - от пяти тысяч до десяти тысяч рублей. Льготы на уплату штрафа по данной статье не предоставляются.

Как известно, регистрация транспортного средства в органах ГИБДД носит заявительный характер. Собственник транспортного средства обязан в установленный законом срок обратиться в регистрационное подразделение ГИБДД с заявлением о постановке приобретенного транспортного средства, на соответствующий учет, уплатив государственную пошлину за совершение данного действия. Однако в постановке на учет может быть отказано.

Так, например, в отношении транспортного средства наложен запрет на совершение с ним регистрационных действий. Это безусловное основание

для отказа в постановке на учет. Запрет может быть обусловлен разными факторами, одним из которых является даже банальная задолженность по штрафам прежнего владельца транспортного средства. Естественно, что новый владелец автомобиля не отвечает по долгам прежнего собственника, однако поставить автомобиль на учет до погашения задолженности он не сможет. Также отказ в регистрации последует в случае наличия сомнений в подлинности идентификационных номеров транспортного средства. В таком случае отказано будет до момента получения результатов автотехнической экспертизы, на которую автовладельца направят сотрудники ГИБДД. Однако и в первом и во втором случае, установленный законом срок для регистрации транспортного средства автовладелец пропустит, а значит, ему будет грозить соответствующее административное наказание.

Важно, что, если собственника обвиняют в управлении транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, а он лишен возможности поставить его на учет, последнему нужно сообщить об этом сотруднику полиции до привлечения к ответственности, а в случае если постановление о назначении наказания вынесено, нужно в протоколе об административном правонарушении отразить свое объяснение на этот счет. После подать жалобу на данное постановление в течение 10 дней со дня вручения копии постановления.

Ответственность за управление средством, не зарегистрированным в установленном порядке, а равно за нарушение регистрационных правил характеризуется умышленной формой вины, наступает только в тех случаях, когда установленные нормы и правила были нарушены исключительно по вине автолюбителя.

Одним из вопросов, который следует рассмотреть при управлении ТС, не зарегистрированным в установленном порядке, это вопрос о задержании и постановке на штрафную стоянку данный автомобиль.

Исчерпывающий перечень оснований для применения задержания транспортного средства установлен статьей 27.13 КоАП РФ, среди которых

отсутствует такое основание для задержания. Однако если имеются иные основания (чем отсутствие регистрации транспортного средства) оно может быть задержано и перемещено на специализированную штрафную стоянку.

Прекращение регистрации транспортного средства по заявлению прежнего владельца производится с целью снятия ТС с учета на имя прежнего хозяина. При этом выданные прежнему владельцу свидетельство о регистрации ТС, государственные регистрационные знаки, переданные при продаже новому собственнику, аннулируются и выставляются в розыск. Вместе с тем данные обстоятельства не лишают и не прекращают права собственности нового владельца и не являются основанием для задержания такого автомобиля.

Все же на практике встречаются случаи, когда сотрудники полиции задерживают автомобили, у которых свидетельство о регистрации и государственные номера аннулированы и выставлены в розыск. Они мотивируют это тем, что новый владелец транспортного средства не имеет при себе действующего свидетельства о регистрации транспортного средства (в связи с аннуляцией прежнего), а отсутствие такого документа служит основанием для задержания транспортного средства.

Транспортное средство, регистрация которого прекращена по заявлению прежнего владельца, более не состоит на регистрационном учете (так как она аннулирована), а, следовательно, оно не имеет свидетельства о регистрации. Новый владелец не может иметь при себе свидетельства, поскольку автомобиль на учет им не ставился и такой документ ему попросту не выдавался.

Таким образом, задержание транспортного средства с аннулированной регистрацией - незаконно [43, с. 285].

В конце декабря 2019 г. премьер-министр России Дмитрий Медведев утвердил документ, который внес масштабные поправки в законодательство, касающееся автомобилистов. Речь идет о новых правилах регистрации автомобилей. Одним из принципиальных изменений стала возможность

регистрировать машину непосредственно в автосалоне. Заниматься этим будут «уполномоченные лица специализированной организации».

Таким образом, у владельцев автомобилей появится возможность получить свидетельство о регистрации транспортного средства и его номер непосредственно в автосалоне при наличии специального сотрудника. После осмотра автомобиля и проверки документов владельца специалист отправит результаты в ГИБДД.

Состав административного правонарушения, ответственность за которое наступает по ст. 12.1 КоАП РФ представлен объективными и субъективными признаками. Объектом выступают общественные отношения в сфере эксплуатации транспортных средств. При этом, имеется в виду эксплуатация транспортных средств, как в движении, так и вне его. Дополнительным объектом выступает безопасность дорожного движения, то есть состояние процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Объективная сторона выражается в невыполнении водителем транспорта требований п. 1 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утв. Постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»[28], и п. 3 Постановления Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» [29], согласно которым собственники транспортных средств либо лица, от имени собственников владеющие, пользующиеся или распоряжающиеся транспортными средствами обязаны зарегистрировать их или изменить регистрационные данные в ГИБДД.

В качестве субъектов выступают водители транспортных средств вне зависимости, имеют они или нет водительское удостоверение. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке,

а также транспортным средством, не прошедшим государственный технический осмотр или технический осмотр, может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности. То есть, форма вины, с точки зрения субъективной стороны правонарушения выражается в прямом умысле или неосторожности.

Если говорить о ч. 2 ст. 12.1 КоАП РФ, то стоит упомянуть, что с 1 января 2012 года ГИБДД лишилась возможности привлекать некоторых водителей к административной ответственности за отсутствие техосмотра. В КоАП РФ осталась ч. 2 ст. 12.1 КоАП РФ, которая гласит, что управление легковым такси, автобусом или грузовым авто, предназначенным и оборудованным для перевозок людей, с числом мест для сидения более чем восемь (кроме места водителя), специализированным транспортным средством, предназначенным и оборудованным для перевозок опасных грузов, которые не прошли государственный технический осмотр или технический осмотр, влечет наложение административного штрафа в размере от 500 до 800 рублей.

Соответственно, сотрудники ГИБДД по-прежнему вправе проверять диагностическую карту на транспортное средство у следующих лиц:

- у водителей легковых такси;
- у водителей автобусов или грузовых автомобилей, предназначенных и оборудованных для перевозки людей, с числом мест сидений более чем восемь;
- у водителей специализированных ТС, которые предназначены и оборудованы для перевозок опасных грузов.

Стоит отметить, что с 27 июля 2020 г. ч. 2 ст. 12.1 КоАП РФ утрачивает силу согласно ФЗ от 26.07.2019 № 219-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях» [42].

А согласно проекту нового КоАП РФ, который планируется вступить в силу в 2021 г., данная статья будет именоваться как «Управление ТС, не

зарегистрированным в установленном порядке» и регламентироваться ст. 21.1 КоАП РФ.

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать вывод о том, что на сегодняшний день большое количество изменений вносятся законодателями в нормативные акты, регламентирующие административную ответственность в области дорожного движения, в частности и за правонарушения: управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра, которые регламентированы ст. 12.1 КоАП РФ.

2.2 Административная ответственность за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения

Управление транспортным средством водителем, который не имеет при себе определенных документов, предусмотренных Правилами дорожного движения, является одним из видов административных правонарушений, ответственность за которое наступает по ст. 12.3 КоАП РФ [9].

Согласно п. 2.1 ПДД водитель транспортного средства обязан иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки в установленных случаях:

- водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории;
- регистрационные документы на данное транспортное средство (кроме мопедов), а при наличии прицепа - и на прицеп (кроме прицепов к мопедам);
- в определенных случаях разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров, а также багажа легковым

такси, путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных, а также опасных грузов - документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов;

- страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца ТС в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом;
- документ, подтверждающий факт установления инвалидности, в случае управления транспортным средством, на котором установлен опознавательный знак «Инвалид» [28].

Стоит отметить, что в России с 1 января 2020 г. изменился список документов, которые водители должны предъявлять сотрудникам ГИБДД. Теперь полис ОСАГО инспектору можно предоставить как на бумажном носителе, так и в виде электронного документа. Во втором случае сотрудник полиции сможет проверить факт заключения договора обязательного страхования, запросив нужные данные в автоматизированной системе. Но стоит обратить внимание на проблему доступа к мобильной связи на российских дорогах, без которой электронный документ не получится проверить.

Также, Правительство России распоряжением №218-р от 6 февраля 2020 г. утвердило план перехода федеральных органов исполнительной власти к выдаче разрешений в электронном виде [32]. Возможность получать электронные разрешения без необходимости очного посещения ведомства затронет крупнейшую категорию граждан России - водителей. МВД обеспечит доступ к данным о наличии действующего водительского удостоверения, предоставит цифровую услугу при необходимости его продления или изменения персональных данных. Ведомство также оповестит организации о лишении водительских прав и автоматически аннулирует

водительское удостоверение при наличии у водителя медицинских противопоказаний.

На сегодняшний день планируется создать электронную версию водительского удостоверения с его последующей интеграцией в смартфон, которую водитель и будет предъявлять при необходимости. Электронное водительское удостоверение будет действовать наравне с привычной пластиковой карточкой. Если владелец электронных прав захочет выехать за границу, то он сможет оформить себе «классические» права на физическом носителе.

Благодаря цифровому нововведению может «уйти в прошлое» состав правонарушения 12.3 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных ПДД»). Соответственно, если лицо оставит дома бумажный документ, но готов предъявить инспектору ДПС его цифровую версию на смартфоне, логично предположить, что для наложения штрафа не будет основания.

Итак, как и любое иное административное правонарушение, деяние в виде управления транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения, имеет юридический состав. Так, объектом будут выступать отношения в области безопасности дорожного движения, так как отсутствие у лица необходимых документов свидетельствует об отсутствии у него права управления транспортным средством, что создает потенциальную опасность в процессе управления [17, с. 48].

Часть 1 ст. 12.3 КоАП РФ в качестве объективной стороны определяет - управление механическим транспортным средством в отсутствие водительского удостоверения или временного разрешения на право управления транспортным средством соответствующей категории, регистрационные документы на данное транспортное средство, а при наличии прицепа - и на прицеп. Также водитель будет привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.3. КоАП РФ, если не будет

иметь при себе документов, которые предусмотрены таможенным законодательством Таможенного союза, с отметками таможенных органов, подтверждающими временный ввоз транспортного средства.

Квалифицируя действия по ст. 12.3 КоАП РФ необходимо учитывать, что наряду с российскими водительскими удостоверениями в РФ действуют удостоверения иностранного государства, так и международного образца.

Стоит отметить, что в России обсуждается вопрос о предъявлении электронных водительских прав, которые можно будет предъявить со смартфона. Глава ГИБДД Михаил Черников говорит о том, что сегодня в ведомстве разрабатывается система электронных водительских прав, которые станут альтернативой обычным удостоверениям.

Помимо водительского удостоверения, водитель должен иметь при себе регистрационные документы на автомобиль - это свидетельство о его регистрации, которое подтверждает регистрацию транспортного средства в органах ГИБДД и присвоение ему государственного регистрационного знака. Не являются регистрационным документом транспортного средства, а также документом, который водитель должен иметь при себе и передавать по требованию сотрудников полиции для проверки, паспорт транспортного средства и доверенность на право управления транспортным средством. Буквальное толкование ч.1 ст. 12.3. КоАП РФ позволяет сделать вывод, что отсутствие таких документов не позволяет привлечь лицо к ответственности по указанной норме. А сотрудники ГИБДД не имеют право требовать такие документы.

Стоит отметить, что в случае утери свидетельства о регистрации, управлять автомобилем нельзя, даже по паспорту технического средства (ПТС). ПТС выдается заводом - изготовителем или таможенным органом и предъявляется в ГИБДД при регистрации ТС.

Самостоятельным составом правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ, является управление транспортным средством, временно ввезенным на территорию России, при отсутствии у водителя при себе

документов с отметками таможенных органов, подтверждающих данное обстоятельство.

При временном ввозе транспортного средства на территорию Таможенного союза, декларант, лицо, ввозящее транспортное средство, обязано представить автомобиль для соответствующих процедур, в результате которых таможенными органами на транспортное средство оформляются соответствующие документы. Временный ввоз возможен на срок не более года, а автомобиль может использовать исключительно декларантом.

Часть 2 ст. 12.3 КоАП РФ содержит сразу два самостоятельных состава правонарушений, объективная сторона которых, соответственно, выражается в:

- управлении транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им;
- управлении автомобилем водителем, не имеющим при себе страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев авто, за исключением случая, предусмотренного ч. 2 ст. 12.37. КоАП РФ;

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 2.1. ст. 12.3. КоАП РФ, связана с оказанием услуг по перевозке пассажиров и багажа и выражается в управлении транспортным средством водителем, не имеющим разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Так, каждое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, обязаны получить разрешение на осуществление такой деятельности.

Разрешение выдается на каждое транспортное средство, используемое в качестве легкового такси. В отношении одного транспортного средства вне зависимости от правовых оснований владения заявителем транспортными средствами, которые предполагается использовать в качестве легкового

такси, может быть выдано только одно разрешение. Разрешение должно находиться в салоне легкового такси и предъявляться по требованию пассажира, должностного лица уполномоченного органа или сотрудника ГИБДД.

В случае, когда в салоне автомобиля находится не оригинал, а копия разрешения, нужно, чтобы она была заверенной в установленном порядке, согласно Указу Президиума ВС СССР от 04.08.1983 № 9779-Х, а именно заверять копию должна организации, у которых хранится оригинал, хотя и выданный другой организацией, копии документов выдаются на бланках предприятий, учреждений и организаций и так далее [38].

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.3 КоАП РФ, выражается в передаче управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе водительского удостоверения либо временного разрешения.

В качестве субъектов по административным правонарушениям, предусмотренным ст. 12.3 КоАП РФ, выступают водители транспортных средств. Такие правонарушения могут совершаться, с субъективной стороны, как умышленно, так и по неосторожности.

Необходимо также разграничивать данный состав административного правонарушения от передачи управления автомобилем лицу, не имеющему прав совсем. В данном случае его деяния будут квалифицироваться по ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ, согласно которой наказание уже значительно выше и влечет наложение штрафа в размере тридцати тысяч рублей.

Стоит отметить, что согласно проекту нового КоАП РФ данный состав правонарушения будет регламентироваться ст. 21.3 КоАП РФ.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что деяние в виде управления транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения, регламентировано ст. 12.3 КоАП РФ. Сегодня список документов, которые водитель обязан предъявить соответствующему сотруднику, изменяется, в

частности вводятся документы, которые можно предоставить в электронном виде.

2.3 Административная ответственность за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения

Управление транспортным средством в состоянии опьянения – это серьезнейшее административное нарушение. Оно не случайно считается одним из самых грубых нарушений требований Правил дорожного движения. Под воздействием алкоголя, наркотиков или психотропных веществ водитель создает реальную угрозу своей жизни и здоровью, а также жизни и здоровью окружающих. У пьяного человека замедляется скорость реакции, пропадает адекватность действий, что в большинстве случаев приводит к печальным последствиям.

Водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения (п. 2.7 Правил дорожного движения РФ, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 [28]).

Достаточными основаниями полагать, что водитель ТС находится в состоянии опьянения, является наличие одного или нескольких следующих признаков:

- запах алкоголя изо рта;
- неустойчивость позы;
- нарушение речи;
- резкое изменение окраски кожных покровов лица;

– поведение, не соответствующее обстановке.

Административная ответственность наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха. То есть допустимая погрешность технического средства измерения уже включена в этот показатель. Если показания технического средства измерения - 0,161 или 0,17 миллиграмма абсолютного этилового спирта на один литр выдыхаемого воздуха, то факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ установлен (Примечание к ст. 12.8 КоАП РФ, письмо МВД России от 29.08.2013 № 13/12-217).

ФЗ от 03.04.2018 № 62-ФЗ были внесены изменения в ст. 12.8 КоАП РФ, согласно которым ответственность, предусмотренная статьей 12.8 КоАП РФ, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется, в том числе, наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови [41]. Изменения были мотивированы тем, что отсутствие законодательного закрепления ответственности водителей транспортных средств в связи с наличием абсолютного этилового спирта в крови в концентрации, определенной вышеуказанными методами, способствует уходу от установленной ответственности (как административной, так и уголовной) лиц, фактически управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, и как следствие снижает уровень безопасности на дорогах.

Итак, согласно ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния, влечет наложение административного штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от 1,5 до 2-х лет.

Следует обратить внимание на схожесть составов административных правонарушений, установленных ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ и ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ. Согласно последнему невыполнение водителем транспортного средства законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, если такие действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния, влечет наложение административного штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от 1,5 до 2-х лет.

Составы административных правонарушений, предусмотренные ч. 1 ст. 12.8 и ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ об административных правонарушениях, имеют единый родовой объект посягательства. Санкцией ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ предусмотрено одинаковое наказание с ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

Но у вышеуказанных правонарушений должен быть разный порядок привлечения лица к административной ответственности. Так, в протоколе о правонарушении при привлечении лица к ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ должны быть указаны обстоятельства, послужившие основанием для направления водителя на медицинское освидетельствование, как относящиеся к событию правонарушения [13, с. 46-50].

При привлечении к ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, не требуется указание в протоколе о правонарушении таких обстоятельств, потому как правовое значение в данном случае имеет факт нахождения лица, управляющего транспортным средством, в состоянии опьянения. Поэтому если лицо, управлявшее авто в состоянии алкогольной опьянения, отказалось от прохождения медицинского освидетельствования, заявив такой отказ, оно будет привлечено к ответственности по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ.

Если лицо, управлявшее автомобилем в состоянии алкогольной опьянения, согласилось пройти медицинское освидетельствование, его привлекут к ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

Таким образом, одним из доказательств вины лица по ст. 12.8 КоАП РФ выступает акт медицинского освидетельствования. Так, примером привлечения лица к ответственности по данной статье будет выступать решение Чапаевского городского суда Самарской области от 28.06.2019 г. об оставлении без изменения Постановления судьи от 17.05.2019 г. об ответственности за административное правонарушение, предусмотренное ч.1 ст.12.8 КоАП РФ, в отношении Салманова А.В., поскольку факт управления транспортным средством водителем Салмановым А.В., находящимся в состоянии опьянения, подтверждался совокупностью доказательств, а именно: протоколом об административном правонарушении, актом медицинского освидетельствования на состояние опьянения, показаниями свидетелей, специалиста. Акт медицинского заключения показал, что лицо находится в состоянии наркотического опьянения, что является одним из доказательств для привлечения Салманова А.В. к административной ответственности [33].

Необходимо отметить, что помимо непосредственного пресечения подобных нарушений при надзоре за движением сотрудниками Госавтоинспекции используются различные методы контроля. Например, массовые проверки (когда проверяются водители всего потока транспорта на определенном участке), организация рейдов вблизи увеселительных заведений.

Стоит также отметить, что при рассмотрении дела в суде возможна переквалификация деяния с ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ на ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ или с ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ на ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ в зависимости от выяснения судом обстоятельств привлечения лица к ответственности. Например, если судом будет установлено, что лицо согласилось пройти медицинское освидетельствование, но его привлекли к ответственности по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ.

Переквалификация действий согласуется с положениями п. 20 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 «О

некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [26], если при рассмотрении дела будет установлено, что протокол об административном правонарушении содержит неправильную квалификацию совершенного правонарушения, судья может переqualифицировать действия (бездействие) лица на другую статью, предусматривающую состав правонарушения, имеющий единый родовой объект посягательства, в том числе и в случае, если рассмотрение данного дела отнесено к компетенции должностных лиц или несудебных органов, при условии, что назначаемое наказание не ухудшит положение лица, в отношении которого ведется производство по делу.

Нередко владельцы машин в различных жизненных ситуациях передают управление автомобилем своим родственникам или друзьям, которые находятся в состоянии алкогольного опьянения. Ч. 2 ст. 12.8 КоАП РФ предусматривает ответственность за передачу управления автомобилем лицу, который находится в состоянии алкогольного опьянения. Стоит отметить, что под действие вышеупомянутой статьи может попасть не только владелец автомобиля, лишить прав могут любого человека, имевшего доверенность на эксплуатацию конкретного автомобиля и передавшего управление им нетрезвому водителю [24].

На сегодняшний день, существует ряд проблем, которые возникают при квалификации деяния, ответственность за которое предусмотрена ч. 2 ст. 12.8 КоАП РФ. Чтобы квалифицировать правонарушение нужно установить факт передачи автомобиля человеку, которого задержали в нетрезвом виде. Но, при добровольной передаче прав управления автомобилем, владелец не может знать наверняка, в каком состоянии находится человек. К тому же, возможно управление автомобилем без ведома хозяина. Теоретически, задержанный человек может употребить алкоголь или наркотики уже после получения транспортного средства. Доказать, что это было не так - практически невозможно. Для наложения штрафа или иного взыскания,

должны быть факты, которые документально зафиксированы. Если суду не удастся доказать вину водителя, который был задержан якобы пьяным за рулем, то и владельцу автомобиля наказание не назначается.

Стоит отметить, что согласно проекту нового КоАП РФ, ч. 2 ст. 21.8 будет предусматривать наказание за управление транспортным средством лицом, которое находится в состоянии опьянения, совершенное с находящимся в ТС несовершеннолетним в возрасте 16 лет. Наказание будет в виде административного штрафа в размере 50 тысяч рублей и лишение прав на 2-3 года.

Следует также знать, что передача вождения нетрезвому человеку, не имеющему, лишенному водительских прав, является правонарушением, которое наказывается аналогично 30-ти тысячным денежным штрафом в соответствии с положением п.3 ст.12.7 КоАП РФ.

Кроме того, планируется ввести залог за автомобиль. Если водитель был задержан в нетрезвом состоянии, то машину отправят на штрафстоянку. При этом сумма будет учтена судом при назначении наказания.

Также, согласно проекту нового КоАП РФ, у судов появится возможность наказывать автомобилистов за опьянение, вызванное не только наркотиками или алкоголем, но и иными опьяняющими веществами. Вводится запрет и на употребление «новых потенциально опасных психоактивных веществ», однако, это понятие в новом КоАП РФ не расшифровывается.

В 2019 году Верховным судом РФ было принято решение о том, что отсутствуют основания для освобождения от ответственности водителей, которые садятся за руль в состоянии опьянения: даже если они раскаиваются в содеянном, признают вину и от их поступка не наступило тяжких последствий - такое правонарушение не считается малозначительным, и прекращать такие дела нельзя, указано в проекте постановления пленума по делам о вопросах рассмотрения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Верховный суд указал, что необходимо строго соблюдать порядок отправки водителя на медицинское освидетельствование на состояние опьянения: все ошибки при проведении процедуры являются нарушениями и могут трактоваться в пользу водителя.

В большинстве случаев причина лишения прав - отказ от прохождения медосвидетельствования и вождение в состоянии опьянения. Довольно часто инспекторы ГИБДД ошибаются при составлении протоколов о привлечении к ответственности, нарушают процедуры медосвидетельствования. Если суды не исследуют доказательства правильно, результат для водителя - штраф и лишение прав. Механизм доказывания незаконности привлечения водителя к ответственности в каждом случае индивидуален.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что законодательством установлен запрет на управление транспортом лицами, которые находятся в состоянии алкогольного, наркотического и иного опьянения. Нарушение данного запрета образует объективную сторону административного правонарушения. Отметим, что лицу грозит уголовная ответственность за вождение автомобиля в нетрезвом виде по статье 264.1 УК РФ за повторное управление ТС в пьяном виде [37].

Глава 3 Основные направления развития и совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Сегодня РФ находится в постоянном поиске действенных механизмов, как организационного, так и правового обеспечения безопасности дорожного движения [3, с. 33-39]. Это обуславливается тем, что каждый год в ДТП погибает большое количество человек.

Административная ответственность в области дорожного движения рассматривается как один из способов, с помощью которого может быть осуществлена превенция дорожно-транспортных правонарушений путем выработки установки на соответствующее правовым нормам поведение на дороге. Обуславливается данный факт тем, что участник дорожного движения, осознающий неминуемость последствий за нарушение Правил дорожного движения в форме административной ответственности лично для себя, будет избегать нарушений, что, в свою очередь, благоприятно скажется на ответственности каждого участника дорожного движения, его безопасности [18, с. 81-84].

За последние годы государство ужесточает меры административной ответственности в сфере дорожного движения.

Так, основными направлениями реализации такой политики считаются:

- пересмотр в сторону увеличения размера штрафа как вида административного наказания;
- распространение большого количества на территории страны не только средств фотофиксации, но и видеофиксации, которые работают в автоматическом режиме, и соответственно позволяют выявить нарушения ПДД [15, с. 69-77].
- разработка законопроектов, которые направлены на обеспечение безопасности дорожного движения в современных условиях,

усиления мер ответственности участников дорожного движения [45, с. 90-93].

Стоит отметить, что в 2019 году в отношении физических и юридических лиц было возбуждено более 150 миллионов дел об административных правонарушениях. Из них более 140 миллионов дел находилось в компетенции органов внутренних дел. При этом наибольшее количество дел возбуждено за нарушение Правил дорожного движения. Должностными лицами ГИБДД было принято более 130 миллионов постановлений о привлечении различных лиц к административной ответственности. При этом еще несколько миллионов решений о наказании водителей-нарушителей было принято судами.

Предполагается, что Процессуальный кодекс РФ об административных правонарушениях отдельно пропишет процедуру рассмотрения таких дел в суде, отдельно - в государственных органах. Ведь за некоторые нарушения наказывает ГАИ, за некоторые - суд.

На сегодняшний день сложившаяся система правового регулирования безопасности дорожного движения в Российской Федерации в основном логична, однако в силу своей сложности и постоянно вносимых в нее изменений ее применение не всегда эффективно. Очевидно, что действующее законодательство в области безопасности дорожного движения нуждается не только в совершенствовании, но и в создании условий для его более эффективного применения [34, с. 694-697].

10 июня 2019 года Правительство РФ представило вниманию общественности концепцию нового КоАП РФ. Появление этого документа не может не радовать.

За 17 лет своего существования, действующий КоАП РФ, претерпел многочисленные изменения. По приведенным в концепции данным статистики, в него было внесено 4,8 тыс. поправок 621 федеральным законом. В связи с этим, как отмечается и в концепции, документ утратил ясность, системность, согласованность норм, без должного урегулирования

оставлены важнейшие моменты, отсутствует единство в регулировании сходных по своей природе общественных правоотношений. Это создает сложности в правоприменительной практике при защите интересов граждан.

В связи с этим первостепенной задачей, которую поставило перед собой Правительство РФ, является приведение законодательства об административной ответственности к стабильности через выявление и урегулирование всех накопившихся в правовом регулировании проблем.

Едва появившись, Концепция нового КоАП РФ взбудоражила общественность, особенно участников дорожного движения.

Вызывает особенное недоумение сильное увеличение штрафов за нарушение Правил дорожного движения, в том числе предложение возвратиться к давно отвергнутой накопительной системе нарушений в этой сфере.

Неоднозначны предлагаемые проектом меры - в несколько раз увеличить большинство штрафов, повысить сроки привлечения лица к административной ответственности. И совсем большие сомнения вызывают нормы проекта, связанные с возможностью конфискации автомобиля, в том числе чужого, на котором гражданин совершил правонарушение.

Что касается штрафов, то на сегодняшний день Министерство юстиции собирается пересмотреть размеры штрафов за нарушение правил дорожного движения, предложенные в проекте нового Кодекса об административных правонарушениях. Это обусловлено тем, что резкое увеличение размеров штрафов не соответствует запросам общества, а цель нового КоАП РФ - не фискальная, то есть, нет задачи повысить поступления в казну за счет водителей-нарушителей. В конечном итоге кодекс должен обеспечить безопасность жизни и здоровья граждан и в целом улучшить качество жизни людей.

Поэтому задача, которая стоит в обеспечении безопасности дорожного движения, требует комплексного подхода. Необходимо развивать инфраструктуру, наводить порядок в том, каким образом устанавливаются

дорожные знаки, на уровне правительства утвердить требования к автоматическим средствам видеофиксации и к правилам их размещения. Видеокамеры на дорогах должны устанавливаться по единым правилам - в потенциально аварийных местах и с предупреждающими знаками.

Необходимо отметить, что на сегодняшний день Минюст в отдельном информационном сообщении прямо указал, что доработанный проект нового КоАП РФ на 2020 год будет предусматривать штрафы, «в целом не превышающие установленные Кодексом в настоящее время».

В России необходимо развивать упрощенный порядок обжалования постановлений о штрафах, в том числе с помощью электронных средств. Возможно, новые штрафы в КоАП РФ необходимо дифференцировать для «прилежных автомобилистов» и «дорожных хулиганов», наказание для которых должно стать прогрессивным. Самое важное - это не размер штрафа, а неотвратимость и особенно справедливость наказания. Некоторые эксперты полагают, что для «хулиганов» необходимо делать штраф прогрессивным либо привязывать его к стоимости авто.

Для борьбы с правонарушениями в области дорожного движения необходимо действовать комплексно и параллельно. Например, сделать правильную разметку, предупреждающие знаки, камеры установить в опасных участках, а не только в безопасных. Повысить штрафы всегда легче, чем создать условия или воспитывать людей.

Итак, наиболее известная глава КоАП РФ 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения» стала 21 главой нового кодекса, который также пополнился тремя статьями. Ранее в эту главу входили 42 статьи, в новой редакции КоАП РФ будет 41 статья.

Новая статья 21.29 «Систематическое нарушение правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством» предусматривает административное наказание для водителей, нарушивших правила более трех раз, за исключением тех случаев, когда их «поймали» системы фотовидеофиксации.

К таким нарушениям следует относить:

- превышение скорости на 60 км/ч;
- проезд через железнодорожный переезд при закрывающемся шлагбауме или на красный свет;
- проезд на красный свет;
- отказ уступить дорогу автомобилю, пользующемуся преимуществом в движении;
- разворот или движение задним ходом в запрещенном месте;
- выезд на встречную полосу;
- поворот или разворот в местах, запрещенных знаками;
- не предоставление преимущества в движении пешеходу.

По данной статье водитель может быть лишен прав на срок от года до 1,5 лет. Лица, не имеющие водительских прав, могут быть привлечены к административной ответственности в виде штрафа в размере от 10 до 30 тысяч рублей.

Рассматривая новый состав административного правонарушения, стоит отметить, что ранее, еще в 2015 г. МВД внесло в Правительство РФ проект ФЗ «О внесении изменений в КоАП РФ в части усиления ответственности за совершение административных правонарушений в области дорожного движения», предусматривающий внесение аналогичных изменений в действующий КоАП РФ. Но работа по данному законопроекту была приостановлена в связи с подготовкой нового КоАП РФ.

Необходимо заметить, что данная статья вызывала массу споров, пока она была поправкой к действующему КоАП РФ. В частности, экспертам и депутатам не нравилось то, что водителя можно лишить прав за то, что он три раза не уступил дорогу пешеходам. Дело в том, что в применении этой статьи много субъективизма. И инспекторы порой вовсе не учитывают, требовалось ли в той или иной ситуации останавливаться перед переходом, или автомобиль не создавал помех для пешехода. В то же время в грубые

нарушения не включено движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением.

Практика лишения прав за три нарушения была еще в советские годы. Если лицо нарушило правила, инспектор выписывал штраф и делал прокол в талоне нарушений. Если было три прокола, лицо лишалось права на управление транспортным средством в течение года. Правда, такой прокол полагался за любое нарушение. Новый же проект предполагает суровое наказание только для некоторых составов правонарушений.

Новая статья 21.30 «Опасное вождение» предусматривает наложение административного штрафа в размере 5 тысяч рублей.

Определение опасного вождения появилось в ПДД еще в 2016 году. Через год Правительство РФ утвердило соответствующие поправки в КоАП РФ, но окончательно они так и не были приняты.

Многие эксперты не считают верным вводить штраф за такое довольно субъективное понятие, как «опасное вождение». Вводить штраф в качестве наказания за действие, оценка обстоятельств которого носит существенно субъективный характер, выглядит крайне смешно. Потому что критерия того, обосновано или не обосновано перестроение водителя в потоке, нет. Также необоснованность резкого торможения тоже нужно доказать, а что делать, если у водителя приступ невралгии случился?

Рассматривая опасное вождение, как новый состав правонарушения стоит отметить, что на слушаниях в Общественной палате представитель Федерации автовладельцев России Сергей Канаев предложил ввести в новый КоАП РФ два отдельных понятия «опасное вождение» и «агрессивное вождение». Так, он отметил, что нужно разделить два этих понятия, если манера вождения человека привела к ДТП, если пострадали люди - это опасное вождение.

Если же автомобилист просто неуважительно ведет себя по отношению к окружающим на дороге, но негативных последствий нет, то это -

агрессивное вождение. А дальше можно воспользоваться нормами статьи «Хулиганство».

Еще одно нововведение в этой главе - статья 21.41 «Управление по дорогам общего пользования средствами и механизмами, не предназначенными для движения по таким дорогам». По первой части статьи на водителя может быть наложен административный штраф в размере от 5 до 15 тысяч рублей. Вторая часть предусматривает штраф от 20 до 30 тысяч рублей либо от 20 до 60 часов обязательных работ за такое повторное нарушение.

При этом из кодекса исключаются статьи:

- 12.21.1 «Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства»;
- 12.21.3 «Несоблюдение требований законодательства РФ о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн»;
- 12.31.1 «Нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;
- 12.35 «Незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию».

Предполагается ужесточение ответственности за некоторые нарушения в области безопасности дорожного движения. Например, за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения предлагается штрафовать нарушителей на 40 тысяч рублей и лишать права управления ТС сроком от двух до трех лет. Сегодня за это предусмотрен штраф в размере 30 тысяч рублей с лишением права управления ТС на срок от полутора до двух лет (ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ).

Расширится и понятие опьянения: речь будет идти не только об алкоголе, наркотиках и психотропных веществах, но и «иных вызывающих опьянение веществах», под которыми, скорее всего, имеются в виду рецептурные лекарства.

Если сегодня должностное лицо, допустившее выпуск на линию неисправного ТС или переоборудованного без разрешения, подвергается штрафу в размере от 5 тысяч до 8 тысяч рублей (ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ), то проектом нового кодекса планируется штрафовать также ИП от 8 тысяч до 10 тысяч рублей и юридических лиц на 50 тысяч рублей.

За наличие на управляемом автомобиле стекла или пленки (тонировки), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента (ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ), предлагается увеличить штраф с 500 рублей до 1 тысячи рублей. За повторное нарушение предлагают повысить штраф до 3 тысяч рублей.

Планируется повысить штрафные санкции в отношении лиц, которые превысили скорость на 20-40 км/ч - до 3 тысяч рублей, на 40-60 км/ч - до 4 тысяч рублей, а более чем на 60 км/ч - 5 тысяч рублей, до лишения прав на полгода.

Сегодня за аналогичные административные правонарушения КоАП РФ предусматривает штраф в размере 500, полутора тысяч и двух - двух с половиной тысяч рублей соответственно. За повторное нарушение водителя по новым правилам штраф составит до 10 тысяч рублей или лишение прав на год. Сейчас наказание - лишение прав на год или штраф в размере 5 тысяч рублей, если нарушение зафиксировали дорожные камеры.

Вводится новый состав правонарушения - вождение в пьяном виде, если в машине находится ребенок до 16 лет. Наказание - штраф 50 тысяч рублей и лишение прав на 2-3 года. Сейчас независимо от того, есть ли в машине ребенок, за вождение в нетрезвом виде штрафуют на 30 тысяч рублей и лишают прав на 1,5-2 года. Если в машине у нетрезвого водителя

находился несовершеннолетний ребенок, это грозит лишением прав на 2-3 года и штрафом в 50 тысяч рублей.

Согласно Концепции нового КоАП РФ будет введен штраф за езду без техосмотра, то есть диагностической карты. Стоит отметить, что уже летом 2020 года карты станут полностью электронными, так что возить с собой бумажный документ необходимости не будет, главное - пройти техосмотр.

Меняется формулировка 2 пункта статьи 12.25 КоАП РФ, которая предполагает штраф до восьмисот рублей за «невыполнение законного требования» инспектора остановиться.

Теперь за «невыполнение неоднократного законного требования сотрудника полиции об остановке транспортного средства и попытку скрыться, повлекшие создание угрозы жизни или здоровью граждан» наказание составит 40 тысяч рублей штрафа и лишение прав на 2-3 года.

Штраф за нарушения на железнодорожных переездах увеличится в пять раз: вместо тысячи административный штраф будет составлять пять тысяч рублей. Норма о возможном лишении прав на полгода останется прежней. Стоит отметить, что в нарушения на железной дороге входят: остановка на путях, проезд под красный сигнал или закрывающийся шлагбаум, пересечение путей вне переезда, проезд нерегулируемого переезда перед приближающимся поездом.

Рассматривая проект Процессуального кодекса об административных правонарушениях, стоит отметить, что увеличивается количество составов правонарушений, за которые штраф можно будет оплатить со скидкой в размере 50%.

Если в действующем КоАП РФ выплата половины штрафа возможна лишь по штрафам, назначенным по ряду статей об административных правонарушениях в области дорожного движения, то новый кодекс дает такую возможность так же и «при уплате административного штрафа за совершение административного правонарушения, не являющегося грубым».

Таким образом, в новом КоАП РФ вводится понятие «грубое административное правонарушение», согласно которому под него подпадают нарушения коррупционной направленности, посягающие на конкуренцию и в области дорожного движения, однако определение такого понятия отсутствует, поэтому применение соответствующего положения может стать непредсказуемым и высокорискованным, в том числе из-за произвольного толкования понятия судьями.

Исследуя основные направления развития и совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, стоит отметить, что, несмотря на выработанную Концепцию нового КоАП РФ некоторые моменты все же остаются неосвещенными и не проработанными.

Так, сегодня в правоприменительной практике существуют проблемы реализации требований законодателя к перевозке детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности. Ответственность за нарушение правил перевозки детей установлена ч.3 ст. 12.23 КоАП РФ. Сложность привлечения к ответственности за данное нарушение заключается в том, что в статье не приводятся требования к перевозке детей, а содержится отсылка к Правилам дорожного движения.

Принципиальная необходимость фиксации ребенка в автомобиле в специальном детском удерживающем устройстве, а не на руках взрослого пассажира (родителя), обусловлена тем, что при резком торможении (ударе) со скоростью в 50 км/час вес пассажира (ребенка) возрастает примерно в 30 раз. Именно поэтому перевозка ребенка на руках считается самой опасной. Так, если вес ребенка 10 кг, то в момент удара он будет весить уже около 300 кг, и удержать его от резкого удара о переднее кресло или о ветровое стекло практически невозможно, кроме того, взрослый, держащий ребенка на руках, в этом случае способен раздавить ребенка своим весом. С другой стороны, современный подросток 11-12 лет нередко имеет рост и вес вполне сопоставимый с ростом и весом среднестатистического взрослого человека.

Усаживать такого ребенка в детское кресло весьма затруднительно, да и излишне.

Думается, в ст. 12.23 КоАП РФ, наряду с указанием на возраст детей, необходимо закрепить указание на их рост и вес, более точно, чем это сделано в п. 22.9 ПДД РФ [34, с. 694-697].

Также одной из проблем, которая на сегодняшний день существует, является отсутствие определения «административной ответственности» в законодательстве. Поэтому гл. 2 КоАП «Административное правонарушение и административная ответственность» необходимо дополнить.

В Концепции нового КоАП РФ указано, что должно быть раскрыто содержание понятия административной ответственности, причем таким образом, чтобы данная дефиниция позволила бы отделить административную ответственность от других видов юридической ответственности, в частности уголовной, гражданско-правовой, дисциплинарной.

В Проекте Федерального закона «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в ст. 2.5 КоАП РФ дано определение вышеуказанного понятия. В ней регламентировано, что административная ответственность наступает за действие (бездействие), которое содержит признаки состава административного правонарушения, предусмотренного настоящим Кодексом или законом субъекта РФ об административных правонарушениях. Она заключается в применении к лицу, совершившему административное правонарушение, наказания, которое предусмотрено Кодексом, уполномоченными на это должностным лицом, органом, судом в установленном федеральным законом процессуальном порядке и форме [20].

Таким образом, можно предположить, что после принятия нового КоАП РФ, который регламентирует и ответственность за правонарушения в области дорожного движения, в погоне за увеличением штрафов власть забывает о том, что главная задача административного наказания, как и деятельности тех же органов безопасности движения - не собирать штрафы в больших объемах, а создать такие условия, которые бы позволяли

пешеходам, пассажирам и водителям чувствовать себя в безопасности на дорогах. Для этого надо пресекать правонарушения как таковые, еще до их совершения, а не увеличивать санкции за уже совершенные действия.

На сегодняшний день принято 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 КоАП РФ».

Анализируя данное постановление можно отметить, что возможно, принятие данного постановления было поспешным решением, поскольку в 2021 году планируется вступление в силу нового КоАП РФ, в связи с чем нужно будет вносить изменения в данный документ.

Так же стоит отметить, что основным направлением развития и совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения является то, что в целях обеспечения принципа неотвратимости привлечения к ответственности за данные правонарушения, соблюдения прав и законных интересов граждан необходимо внести следующие изменения:

- ввести годовой срок давности привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;

На сегодняшний день в Проекте ФЗ «Кодекс РФ об административных правонарушениях» регламентирована ст. 3.31 «давность привлечения к административной ответственности», которая указывает, что срок давности привлечения к административной ответственности составляет один год, за исключением случаев, указанных в законе. Правонарушения в области дорожного движения к таким исключительным случаям не относятся.

27 марта 2020 г. Министерством юстиции было принято решение о том, что в новый КоАП РФ не будут вноситься поправки об увеличении сроков давности по административным делам.

- приостановить срок давности привлечения к административной ответственности в случае передачи дела от одного органа юрисдикции к другому, при передаче дела по месту регистрации транспортного средства, в случае неявки по уважительным причинам лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении.

Помимо вышеизложенного также необходимо внести изменения в действующее законодательство об административной ответственности в области безопасности дорожного движения, а именно с целью установления ответственности виновного лица за нарушения Правил дорожного движения, которые не содержат на сегодняшний день признаков составов таких правонарушений, а также разрешения имеющихся коллизий при привлечении не только к административной, но и к материальной ответственности работников, управляющих транспортным средством работодателя, за нарушения Правил дорожного движения, необходимо КоАП РФ дополнить статей о нарушении лицом правил дорожного движения, которые повлекли повреждение транспортного средства, а также другого имущества.

Подобная статья была известна советскому периоду, а именно она регламентировалась КоАП РСФСР от 20 июня 1984 г.

До сегодняшнего дня на государственном уровне так и не принято решение о лишении водительских прав пожизненно. Хотя уже неоднократно такой законопроект вносился на рассмотрение в Государственную Думу РФ. Суровая мера наказания в виде лишения права управления транспортным средством на пожизненный срок поддерживается многими депутатами Государственной Думы, а также одобряется значительной частью общества. Предлагается применять такую меру:

- за управление транспортным средством в состоянии опьянения,
- в случае неоднократного серьезного превышения скорости (более чем на 60 км/ч).

Но на данный момент - это только проекты, которые не прошли серьезного обсуждения и уж тем более не получили одобрения. Помимо юридических сложностей внесения изменений в законодательство, слишком велик риск коррупционной составляющей в случае одобрения этих поправок.

Рассматривая основные направления развития и совершенствования административной ответственности в области дорожного движения, следует указать на то, что необходимо на государственном уровне разработать меры по обеспечению безопасности дорожного движения [2, с. 103].

Как справедливо отметил профессор В.И. Майоров: «трудности в их решении определены необходимостью одновременной разработки сложных теоретических и практических вопросов. Но только совместными активными усилиями всех сторон на федеральном, региональном, местном уровнях можно добиться необходимых результатов» [14, с. 282-286].

Стоит отметить, что одна из обсуждаемых новаций этого года:

- гражданину будет грозить административный арест;
- планируется сделать обязательным участие адвоката в деле.

Это значит, что человеку предоставят защитника от государства, если нет своего. Так, водителям грозят 15 суток, когда их обвиняют в оставлении места аварии. По данным Судебного департамента при Верховном суде РФ, в прошлом году за шесть месяцев более 13,4 тысячи водителей получили административный арест за оставление места ДТП. Если предлагаемая норма будет принята, то порядка 80 тысяч человек в год - примерно столько обвиняются в бегстве с места аварии - получат право на адвоката.

Как поясняют эксперты, в таких делах много нюансов, иногда у водителя есть уважительные причины. Так что квалифицированный защитник поможет разобраться в деле.

Планируется рассмотреть вопрос о закреплении института реабилитации лица, неправомерно привлеченного к административной ответственности, включая право на возмещение вреда, причиненного незаконным административным преследованием.

Подводя итог вышесказанному, стоит отметить, что на сегодняшний день РФ находится в постоянном поиске действенных механизмов, как организационного, так и правового обеспечения безопасности дорожного движения.

Основным направлением развития и совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения следует считать совершенствование законодательства в данной области. На сегодняшний день рассматривается проект ФЗ «О КоАП РФ», который предусматривает в частности и ужесточение ответственности за некоторые нарушения в области безопасности дорожного движения, а также вводятся новые составы административных правонарушений в данной сфере. Государство ужесточает меры административной ответственности в сфере дорожного движения, пересматривает в сторону увеличения размера штрафа как вида административного наказания, распространяет большое количество средств фото - и видеофиксации, работающие в автоматическом режиме, и позволяющие выявить нарушения. Но не стоит забывать о том, что погоне за увеличением штрафов главной задачей остается создание условий, которые бы позволяли пешеходам, пассажирам и водителям чувствовать себя в безопасности на дорогах. Для этого надо пресекать правонарушения как таковые, еще до их совершения, а не увеличивать санкции за уже совершенные действия.

Заключение

В России постоянно идет поиск эффективных механизмов правового, организационного и материального обеспечения безопасности дорожного движения. Одним из которых выступает воздействие административной ответственности на участников движения.

Исходя из анализа действующего КоАП РФ, можно сделать вывод о том, что он не содержит определения административной ответственности. Термин «административная ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения» сформирован на основании научных подходов в административно-правовой доктрине к понятию «административная ответственность». Понятие административной ответственности в области дорожного движения основано на совокупности общественных отношений, которые возникают в процессе дорожного движения.

Административная ответственность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения регламентируется главой 12 КоАП РФ, которая именуется, как административные правонарушения в области дорожного движения. Правовой анализ главы 12 КоАП РФ позволяет сделать вывод, что административная ответственность водителей и иных участников дорожного движения предусмотрена в 38 статьях, ответственность должностных лиц организаций - лишь в 11 статьях, в 9 из которых предусмотрена ответственность юридических лиц

К признакам вышеуказанной ответственности следует относить:

- наличие правонарушения как основание для ее наступления;
- неблагоприятные последствия для правонарушителя;
- данная ответственность регулируется нормами административного права;
- административные наказания являются мерой административной ответственности и применяются за совершение таких правонарушений;

- субъектами административной ответственности могут быть физические лица и юридические лица.

Итак, сегодня административная ответственность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения употребляется как актуальное средство правоохраны, борьбы с административными правонарушениями, которые хотя и не так опасны, но встречаются гораздо чаще, чем преступления.

Административное правонарушение - это противоправное, виновное действие либо бездействие физического или юридического лица, за которое законом устанавливается административная ответственность.

Административные правонарушения в области дорожного движения понимаются как противоправные, виновные действия либо бездействия физического или юридического лица, которые нарушают Правила дорожного движения и Закон «О безопасности дорожного движения».

Изучая административное правонарушение как основание привлечения лица к ответственности, стоит выделить его объективные и субъективные признаки. Итак, родовым объектом являются общественные отношения в области дорожного движения. Под видовым объектом подразумевают безопасность дорожного движения. Объективная сторона представлена деянием противоправного характера виновного лица, которое связано с нарушением ПДД, технических правил ремонта и содержания дорог, эксплуатации транспортных средств, железнодорожных переездов. Субъектом могут быть как физические, так и юридические лица. С субъективной стороны правонарушения характеризуются чаще умышленной, реже - неосторожной формами вины.

Проанализировав некоторые виды административных правонарушений в области дорожного движения в РФ необходимо сделать следующие выводы. Так, правонарушение в виде управления ТС, не зарегистрированным в установленном порядке влечет за собой наказание по ст. 12.1 КоАП РФ. С 1 января 2020 г. одним из принципиальных изменений в регистрации стала

возможность регистрировать авто непосредственно в автосалоне. Заниматься этим будут «уполномоченные лица специализированной организации».

Стоит отметить, что с 27 июля 2020 г. ч. 2 ст. 12.1 КоАП РФ утрачивает силу согласно ФЗ от 26.07.2019 № 219-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях».

Согласно проекту нового КоАП РФ, который планируется вступить в силу в 2021 г. данная статья будет именоваться как «Управление ТС, не зарегистрированным в установленном порядке» и регламентироваться ст. 21.1 КоАП РФ.

Управление транспортным средством водителем, который не имеет при себе определенных документов, предусмотренных Правилами дорожного движения, является одним из видов административных правонарушений, ответственность за которое наступает по ст. 12.3 КоАП РФ.

Стоит отметить, что с 1 января 2020 г. изменился список документов, которые водители должны предъявлять сотрудникам ГИБДД. Теперь полис ОСАГО инспектору можно предоставить как на бумажном носителе, так и в виде электронного документа. Но стоит обратить внимание на проблему доступа к мобильной связи на российских дорогах, без которой электронный документ не получится проверить. Также планируется создать электронную версию водительского удостоверения.

Благодаря цифровому нововведению может «уйти в прошлое» состав правонарушения 12.3 КоАП РФ.

Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения регламентировано ст. 12.8 КоАП РФ. В 2018 г. были внесены изменения, согласно которым ответственность должна наступать в случае установления факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется, наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови.

Сегодня, существует ряд проблем, которые возникают при квалификации деяния, ответственность за которое предусмотрена ч. 2 ст. 12.8 КоАП РФ. Чтобы квалифицировать правонарушение нужно установить факт передачи автомобиля человеку, которого задержали в нетрезвом виде. Но, при добровольной передаче прав управления автомобилем, владелец не может знать наверняка, в каком состоянии находится человек. К тому же, возможно управление автомобилем без ведома хозяина.

Теоретически, задержанный человек может употребить алкоголь или наркотики уже после получения транспортного средства. Доказать, что это было не так - практически невозможно. Для наложения штрафа или иного взыскания, должны быть факты, которые документально зафиксированы.

Также сегодня на рассмотрении находится проект нового КоАП РФ, где ч. 2 ст. 21.8 КоАП РФ будет предусматривать наказание за управление транспортным средством лицом, которое находится в состоянии опьянения, совершенное с находящимся в ТС несовершеннолетним в возрасте 16 лет. Наказание планируется назначать в виде административного штрафа в размере 50 тысяч рублей и лишение прав на 2-3 года. Кроме того, планируется ввести залог за автомобиль.

У судей появится возможность наказывать автомобилистов за опьянение, вызванное не только наркотиками или алкоголем, но и иными опьяняющими веществами. Вводится запрет и на употребление «новых потенциально опасных психоактивных веществ», однако, что подразумевает понятие в новом законе, не расшифровывается.

Анализируя основные направления развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, следует считать совершенствование законодательства в данной области.

Сегодня рассматривается проект ФЗ «КоАП РФ», который планируется ввести в действие уже с 1 января 2021 г. Он предусматривает ужесточение ответственности за некоторые нарушения в области безопасности дорожного

движения, вводит новые составы административных правонарушений в данной сфере:

- статья 21.29 «Систематическое нарушение правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством»;
- статья 21.30 «Опасное вождение»;
- статья 21.41 «Управление по дорогам общего пользования средствами и механизмами, не предназначенными для движения по таким дорогам».

Государство ужесточает меры ответственности в сфере дорожного движения, пересматривает в сторону увеличения размера штрафа как вида административного наказания, распространяет большое количество средств фото - и видеофиксации, работающие в автоматическом режиме, и позволяющие выявить нарушения.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Алистархов В. Взыскание ущерба с пешехода в результате ДТП // Коммерческие споры. Административное право. 2016, № 2. С. 5-9.
2. Байсалуева Э. Ф. Соотношение и сущность понятий «дорожное движение» и «безопасность дорожного движения» в трудах профессора В.И. Майорова // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. №1 (24). С. 101 - 106.
3. Головкин В. В., Бекетов О. И., Майоров В. И. Обеспечение безопасности дорожного движения в государственной системе профилактики правонарушений // Наука и практика. 2016. № 3 (68). С. 33-39.
4. Гончаров И.В. Некоторые аспекты основания уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Правовая политика и правовая жизнь. 2016, № 2. С. 151-156.
5. Елагин Р.И. Административное право России / Р.И. Елагин. - М.: Книжный мир, 2017. 384 с.
6. Занина Т.М., Занин К.А. Проблемы реализации административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения // Вестник КРУ МВД России. 2018. №2 (40). С. 53 - 58.
7. Иванов А.Ю. Об особенностях административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения // Вестник Сибирского юридического института МВД России. 2017. №3 (28). С. 32 - 36.
8. Калюжный Ю.Н. Отдельные теоретические подходы к толкованию понятия "безопасность дорожного движения" // Транспортное право. 2016, № 2. С. 3-7.
9. Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Консультант Плюс: справочно-правовая система.
10. Кожевников О.А. К вопросу о понятии, признаках административной ответственности // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2018. №1. С. 16 - 18.

11. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014) // Treaty Series. Volume 1732. - New York: United Nations, 1999, P. 522 - 587.

12. Конституция РФ от 12.12.1993 // РГ. - 1993. № 237. - 25 дек. 1993.

13. Королева Ю.А. Правовые и организационные проблемы направления на медицинское освидетельствование лиц, управляющих транспортными средствами // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. №1 (69). С. 46 - 50.

14. Майоров В.И. Административная ответственность за опасное вождение: проблемы и перспективы / В. И. Майоров // Сб. научных трудов III Международной научно-практической конференции. М., 2019. С. 282-286.

15. Майоров В. И., Дымберов А. Д., Молчанов П. В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 3 (37). - С. 69-77.

16. Майоров В. И. Общественная опасность административных деликтов бесспорна // Проблемы права. 2016. № 2 (56). С. 85-88.

17. Майоров В.И., Полякова С.В. Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения в Российской Федерации // Sciences of Europe. 2016. №5-3 (5). С. 46-49.

18. Майоров В.И. Проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения // Сибирское юридическое обозрение. 2017. №4. С. 81-84.

19. Официальный сайт Исполнительного комитета Содружества Независимых Государств [Электронный ресурс] URL: <http://cis.minsk.by> (дата обращения 10.10.2019 г.)

20. Официальный сайт Федерального портала проектов нормативных правовых актов [Электронный ресурс] URL: <https://regulation.gov.ru> (дата обращения 13.03.2020 г.).

21. Панкова О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения: комментарий к главе 12 КоАП РФ (постатейный). - М.: Статут, 2016. 606 с.

22. Пинчук А.П., Решетников Г.Е. Понятие состава административного правонарушения // Отечественная юриспруденция. 2019. №7 (39). С. 68-70.

23. Полякова С.В. Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них // Сибирское юридическое обозрение. 2017. №4. С. 85 -88.

24. Полякова С.В. Эффективность административно-правовых норм в сфере дорожного движения // Правопорядок: история, теория, практика. 2017. №1 (12). С. 6- 10.

25. Постановление № 47-13 Межпарламентской Ассамблеи государств - участников СНГ «О Глоссарии терминов и понятий, используемых государствами - участниками СНГ в пограничной сфере» (Принято в г. Санкт-Петербурге 13.04.2018) // Единый реестр правовых актов и других документов СНГ [Электронный ресурс] URL: <http://cis.minsk.by> (дата обращения 13.03.2020 г.).

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

27. 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» // Российская газета. № 142. 2019.

28. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.03.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности

должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. № 227. 1993.

29. Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 № 938 (ред. от 21.12.2019) «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1994. № 17. Ст. 1999.

30. Постановление Правительства РФ от 21.12.2019 № 1764 «О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ» // Консультант Плюс: справочно-правовая система.

31. Потапенкова И.В. Актуальные вопросы производства по делам об административных правонарушениях, субъектами которых являются иностранные граждане и лица без гражданства // Миграционное право. М.: Юрист, 2016, № 2. С. 19-21.

32. Распоряжение Правительства РФ от 06.02.2020 № 218-р «О Плане мероприятий по переходу до 2021 г. федеральных органов исполнительной власти на исполнение первоочередных государственных функций по выдаче разрешений в электронном виде» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 7. Ст. 872.

33. Решение Чапаевского городского суда Самарской области от 28.06.2019 г. // Архив Чапаевского городского суда Самарской области за 2019 год. Дело № 12-36/2019.

34. Семенов А. Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. №3. С. 694-697.

35. Тедтоев А.С. Актуальные проблемы правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения в свете изменений действующего законодательства // Мировой судья. М.: Юрист, 2015, № 1. С. 34-39.

36. Тихомиров Ю.А. Административное право и процесс: Полный курс / Ю.А. Тихомиров. М.: Издание Тихомирова М. Ю., 2016. 698 с.
37. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
38. Указ Президиума ВС СССР от 04.08.1983 № 9779-Х «О порядке выдачи и свидетельствования предприятиями, учреждениями и организациями копий документов, касающихся прав граждан» // Ведомости ВС СССР. № 32. Ст. 492.
39. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
40. Федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ (ред. от 05.10.2015) «О безопасности» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 1. Ст. 2.
41. Федеральный закон от 03.04.2018 № 62-ФЗ «О внесении изменения в статью 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета. № 71. 2018.
42. Федеральный закон от 26.07.2019 № 219-ФЗ (ред. от 01.04.2020) «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // Собрание законодательства РФ. 2019. № 30. Ст. 4121.
43. Чепурных Д.А. Административно-правовое регулирование по отдельным видам правонарушений в области обеспечения дорожного движения // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). М.: ИЦ Ун-та им. О.Е. Кутафина (МГЮА), 2015, № 8. С. 281-287.
44. Четвериков В.С. Административное право. Учебное пособие 7-е изд., - М.: Инфра. М, 2014 г. 282 с.
45. Шошин Д. А. Проблемы административной ответственности за нарушения правил дорожного движения // Молодой ученый. 2019. № 6 (244).
46. Яни П. Состав нарушения специальных правил безопасности: форма вины // Законность. М., 2016, № 6. С. 39-43.