

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)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Правовое обеспечение государственного управления и местного самоуправления

(направленность (профиль))

## ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

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

Студент

О.И. Голощапова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный

к.ю.н., К.П. Федякин

руководитель

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

## Оглавление

Глава 1 Основные положения и история становления института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	8
1.1 История становления и развития института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	8
1.2 Понятие и содержание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	15
Глава 2 Порядок привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	33
2.1 Возбуждение и рассмотрение дел об административных правонарушениях в области дорожного движения.....	33
2.2 Порядок и особенности применения административных наказаний в области дорожного движения.....	47
Глава 3 Проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.....	55
3.1 Правовые пробелы и проблемы применения административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения.....	55
3.2 Совершенствование правовых норм об административной ответственности за нарушения безопасности дорожного движения и практики их применения.....	74
Список используемой литературы и используемых источников.....	89

## Введение

В настоящее время общественная жизнь постоянно развивается, в связи с чем, вопросы обеспечения прав и свобод, а также законных интересов человека и гражданина в российском государстве требуют внимания. Кроме того, в условиях развития демократического государства требуется непрерывный контроль за правопорядком.

Обеспечение правопорядка осуществляется при помощи различных мер, включая и применения различных видов ответственности. Наиболее распространенной из которых является административная ответственность. Согласно официальной статистики ежегодно повышается количество дорожно-транспортных происшествий в связи с увеличением числа личного и общественного транспорта, а также плотности их движения [58].

Несмотря на большое количество принимаемых концепций и мер по борьбе с дорожно-транспортными происшествиями ситуации по сей день такова, что зачастую водители, совершая правонарушение, не подвергаются административной ответственности, так как вредные последствия в результате беспорядочного движения на дороге не наступают, но все же они несут опасность такого наступления и опасность для остальных участников дорожного движения.

В связи с вышесказанным обозначим актуальность темы данной магистерской диссертации. В настоящее время в России соблюдение безопасности дорожного движения является достаточно актуальной проблемой, так как, хоть и было проведено множество законодательных изменений и мероприятий в данной области, все же можно отметить, что нормы законодательства в области дорожного движения не столь совершенны, что порождает правовые споры.

На наш взгляд, законодатель видит решение проблемы лишь в увеличении штрафов за совершение правонарушением в области дорожного движения, однако, это не решит всех проблем. У многих граждан сложилось

мнение, что штраф – просто обязательство, после его уплаты правонарушитель не чувствует, что понес наказания за совершенное противоправное деяние.

Например, за рубежом давно применяется дифференцированный подход к назначению наказания за правонарушение в области дорожного движения, размер штрафа полностью зависит от официального дохода граждан. Полагаем, что данную точку зрения стоит рассмотреть в диссертационном исследовании.

Также необходимо отметить, что обеспечение безопасности дорожного движения должно осуществляться непрерывно, а значит должен быть разработан эффективный подход к данному процессу посредством разработки не только законодательных изменений, но и ряда мер, способствующих повышению безопасности на дорогах. И меры, и нормы закона не должны противоречить друг другу, а дополнять.

Таким образом, учитывая, что автомобиль - это источник повышенной опасности, а водители, которые нарушают Правила дорожного движения, могут нанести вред не только себе, но и другим гражданам, участникам дорожного движения, то необходимо разработать ряд поправок к законам, а также ряд мер, которые бы способствовали разрешению правовых проблем и пробелов в области дорожного движения. В настоящее время, к сожалению, размеры штрафов и проводимые мероприятия не способствуют обеспечению безопасности на дорогах должным образом.

#### Цель исследования

Целью магистерского диссертационного исследования служит анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, при этом данный институт рассматривается как относительно самостоятельное, специфическое явление. Кроме того, целью также является выявление существующих практических проблем и теоретических пробелов в данной области, а также предложение по решению таких проблем.

#### Задачи исследования

- рассмотреть историю становления и развития института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.
- раскрыть понятие и содержание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- рассмотреть порядок возбуждения и рассмотрения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения;
- проанализировать порядок и особенности применения административных наказаний в области дорожного движения.
- рассмотреть законодательные пробелы и проблемы применения административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения
- предложить пути совершенствования правовых норм об административной ответственности за нарушения безопасности дорожного движения и практики их применения.

#### Объект исследования

Объектом исследования служат общественные отношения, которые образуются посредством установления и применения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

#### Предмет исследования

Предметом диссертационного исследования является правовая природа института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. Кроме того, сюда также можно включить закономерности становления и развития данного института и законодательства в рассматриваемой сфере.

Нами было проведено исследование научной литературы по теме диссертационного исследования, которая поможет нам в его проведении. В процессе исследования мы выяснили, что степень разработанности темы на сегодняшний день достаточно большое количество ученых в области

административного права посвятили свои научные труды именно проблеме административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

В разные исторические периоды развития российского государства следующие ученые вносили свои вклады: А.Б. Агапов, А.П. Алехин, Д.Н. Бахрах, И.И. Веремеенко, Э.Е. Гензюк, В.В. Денисенко, А.С. Дугенец, М.И. Еропкин, В.М. Манохин, Б.В. Российский, Н.Г. Салищева, И.В. Тимошенко, Ю.А. Тихомиров, А.Ю. Якимов и другие ученые.

Также, данную тему исследовали и современные ученые, такие, как О.А. Акулкина, К.П. Вова, Е. В. Гвоздева, А.В. Здольник, Н.А. Кобозева, М.В. Мукабенов, С.В. Полякова, П.П. Серков, П.А. Солошенко, О.В. Шкеля и другие ученые.

Научные труды по проблеме исполнения постановлений о назначении административных наказаний посвящали такие ученые, как А.Б. Агапова, Н.Е. Бузниковой, А.С. Дугенца, С.И. Котюргина, А.Н. Сарычева и другие.

Несмотря на большое количество проведенных исследований, данная проблема все еще остается достаточно актуальной, так как, анализируя статистику совершения административных правонарушений в области дорожного движения, а также нормы законодательства в данной области, можно сказать о несовершенстве законодательных положений и принимаемых мер.

В качестве основного метода диссертационного исследования служит диалектический метод познания, так как с помощью данного метода можно выявить какое-либо правовое явление и понять его природу. Наравне с диалектическим методом использовались такие методы как частный научный метод и общенаучный, сравнительно правовой, исторический, логический и иные методы.

Эмпирической базой исследования послужили постановления и определения Конституционного Суда РФ, обзоры судебной практики, как Российской Федерации, так и РСФСР и СССР и т.д.

Научная новизна заключается в том, что в процессе написания работы были выявлены факторы, которые обуславливают необходимость института административной ответственности за совершение дорожных правонарушений, обозначены новые понятия, а также внесены коррективы в уже существующие. Кроме того, были выявлены пробелы в законодательстве об административных правонарушениях на дороге, а также внесены предложения по дальнейшему его реформированию.

Теоретическая значимость данной работы заключается в определении и дополнении понятия «административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения», раскрытии его содержания. Практическая значимость заключается в получении новых знаний и навыков исследования и анализа, которые в дальнейшем могут быть полезными в ходе профессиональной деятельности.

Структуру диссертации составляет введение, три главы, которые включают в себя 6 пунктов, заключение и список используемой литературы.

## **Глава 1 Основные положения и история становления института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.**

### **1.1 История становления и развития института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.**

История становления и развития института административной ответственности играет важную роль для определения сущности и правовой природы данного института и административных правоотношений в этой области. В связи с этим, развитие института необходимо рассматривать как посредством проведения анализа становления института административной ответственности, так и посредством изучения развития правоотношений в области дорожного движения.

На наш взгляд неверно будет считать, что становление института правоотношений в области дорожного движения появляется именно с возникновением первых автомобилей. Она начинается еще задолго до этого времени, а именно, исходя из исторических источников [33, с. 50], во времена Юлия Цезаря в Древнем Риме, когда император посчитал, что движение повозок и колесниц необходимо ограничивать. Было введено одностороннее движение на нескольких улицах древнего государства для того, чтобы транспорт не мешал пешеходному движению. Также на некоторых дорогах устанавливался запрет на передвижение в определенное время суток, чтобы не мешать работе римлян.

Позднее было введено правило, запрещающее въезд в город на колесницах, их полагалось оставлять за чертой города, а все люди передвигались пешком. На этом регулирование дорожного движения на то время ограничивалось. За порядком на дорогах следили специальные органы, созданные императором, целью которых был контроль за конфликтными ситуациями на дорогах.

Развитие Римского государства на этом не остановилось, и уже при Октавиане Августе были введены новые изменения, согласно которым на

дорогах устанавливались дорожные знаки, а также информационные надписи, содержащие указания о расстоянии от одного до другого объекта.

Принятые в Риме знаки не были похожи на те, что мы привыкли видеть сейчас. В привычном для нас виде они появились только в начале 20-ого века в Париже [40, с. 103].

Первые упоминания о регулировании дорожного движения на Руси возникли только в 16-ом веке, когда Иваном III были изданы правила проезда по почтовым трактам [7, с. 314]. Строительство почтовых трактов развивалось, и для урегулирования движения по ним необходимы были определенные правилами, в соответствии с которыми движение по ним значительно бы упрощалось. Именно такие цели стояли перед изданием упомянутых правил.

Затем, такие тракты стали застраиваться и на Дальнем Востоке, на Урале. Развитие дорог породило необходимость контроля за движением проходящих повозок, в связи с чем Иван Грозный создает центральный орган управления ямской гоньбой (ямами назывались почтовые тракты). В состав данного органа входили ямские охотники, которые контролировали безопасность движения на трактах, а также разрешали конфликтные ситуации.

Строительством трактов занималось отдельное подразделение, а люди в нем назывались «ямскими стройщиками». Органов, контролирующих дорожное движение и застройку дорожных путей, становилось все больше. Это говорило о том, что процесс развития дорожных отношений стремительно развивался.

Во второй половине 16-ого века стали возникать ямские слободы. Они представляли собой поселения ямских охотников, где они проживали и осуществляли свою деятельность. Чуть позднее была построена дорога из столицы в Новгород, которая получила название «Большая Московская дорога». С возникновением и развитием транспортной развязки государства

пришло к выводу, что требуется контроль за ситуациями на дорогах уже на законодательном уровне.

Так, в Соборном Уложении 1649 года было положение, где было сказано: «А будет кто с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадью ея стопчет и повалит, и тем ея обесчестит, или ея тем боем изувечит... и тому, кто так учинит, за такое его дело учинити жестокое наказание, велеть его бити кнутом нещадно, да на нем же доправити той жене бесчестие и увечье вдвое, да его же вкинути в тюрьму на три месеца. А будет от того его бою та жена и сама умрет, и его за такое его дело самого казнити смертию...» [61, с. 56].

Таким образом, мы видим, что была установлена ответственность за причинение вреда здоровью или лишение жизни женщины, в случае, если лошадь причинит ей какой-либо вред. Ответственность включала в себя три вида наказания: битье кнутом, тюремное заключение сроком на три месяца и смертная казнь.

Степень наказания зависит от степени причиненного вреда, и, обращая внимание на то, что установлена самая высшая мера наказания, преступление, совершенное на дороге, считалось одним из самых тяжких преступлений в то время.

Однако, законодатель допускал и освобождение от ответственности в случае, когда наезд на женщину совершался по независящим от него обстоятельствам. И, наоборот, состояние опьянения или прямой умысел служил отягчающим обстоятельством при назначении наказания.

Позже, при правлении царя Федора Алексеевича был издан указ, в соответствии с которым были установлены верстовые столбы на дороге, наверху столбов находились орлы. Посредством данных столбов можно было измерять расстояние пути, а также рассчитывать время в пути.

Судебник 1589 года содержал положение, по которому жители городов должны были следить за состоянием дорог, они должны были поддерживать дороги в надлежащем состоянии, а также не устанавливать какие-либо

объекты на них, чтобы не препятствовать проезду [4, с. 41]. Судебник также закреплял положение, касающееся ширины дорог. Так, все дороги должны были быть шириной около двух метров.

Таким образом, в то время были введены положения, устанавливающие ответственность за причинение вреда на дороге, о поддержании состояния дорог, о норме строительства дорог, но норм, отражающих организацию дорожного движения, еще не существовало.

Тогда, Пётр I пришел к выводу, что необходимо урегулировать данную сферу и издал указ, согласно которому запрещалась быстрая езда на дорогах с целью предотвращения нанесения увечий. Надзор за исполнением указа осуществляли стрельцы. Данные люди были частью царской гвардии.

Также в научной литературе того времени упоминается о том, что был введен обычай при столкновении транспорта разъезжаться по правой стороне [10, с. 137]. В связи с этим, мы можем говорить о том, что в то время уже появилось понятие правостороннего движения, хотя законодательного положения по данному поводу еще не было.

Развитие транспорта находилось на несколько ином уровне, имелись лишь кареты и повозки. Но, несмотря на это, контроль за движением этих средств также был необходим.

Поэтому в 1732 году был издан приказ, в соответствии с которым устанавливалась ответственность на наезд на человека, а также быструю езду. Кроме того, самое жестокое наказание устанавливалось за быструю езду, совмещенную с битьем плетями прохожих людей. За такое действие следовала смертная казнь.

Если выше мы упоминали об обычае правостороннего движения, то императрица Елизавета в середине 18-ого века издала указ, законодательное закрепление правостороннего движения. Кроме того, устанавливалась также конфискация лошадей за превышение скорости езды.

До середины 19-ого века развитие дорожного движения не претерпевало особых изменений. Но уже в 1835 году генерал-губернатор

издал постановление о назначении административного штрафа, а также ареста за несоблюдение требований об остановки транспортного средства или снижения скорости.

Необходимость установления правил дорожного движения и ответственности за их нарушение обуславливалась модернизацией транспортных средств. Постепенно стали появляться автомобили с паровыми, а затем и бензиновыми двигателями. Если до 20-ого века существовал только личный транспорт, то уже в начале 20-ого века появился и общественный.

Так, в 1900 году Городской Думой Петербурга было издано Обязательное положение о порядке передвижения пассажирского и грузового транспорта. Такой документ включал в себя порядка 46 разделов, которые регламентировали правила поведения водителей на дороге, а также устанавливались требования к автомобилям, к которым относятся требования о наличии номеров на автомобилях, о прохождении обязательного технического осмотра и иные.

Обязательное положение установило нормы, регламентирующие поведение не только водителей, но и пешеходов, и вместе с тем, отразило положения об их ответственности за нарушение правил и применении соответствующего наказания.

Далее, для развития российского законодательства наступили переломные времена, обусловленные действующей революцией. Поэтому Концепция развития дорожного законодательства не получила своего продолжения и соответствующие органы были упразднены. Вместе с тем ужесточилось и наказание за любое совершение дорожных правонарушений – расстрел. Таким образом мы видим, что развитие законодательства того времени находилось на пути развития репрессивных мер, власти не желали заниматься законодательными проблемами и не видели необходимости создания унифицированного акта в области дорожного движения.

В скором времени стало понятно, что без должных изменений невозможно будет контролировать дорожное движение, поведение водителей и пешеходов, поэтому происходило постепенное осознание необходимости проведения попыток для принятия вышеупомянутого акта, но все же в данный период времени они так и не были приняты.

С образованием нового правительства вновь остро поднялся вопрос о преобразовании и надлежащем регулировании дорожного движения, в связи с чем был разработан проект Административного устава, который и должен был стать тем кодифицированным актом, который бы урегулировал дорожные правоотношения. Проект включал в себя четыре раздела:

- обеспечение законности в управлении Советов;
- охрана порядка в революционное время;
- обязательные постановления и административные взыскания;
- публичные права граждан.

Таким образом, мы видим, что в то время был сделан огромный шаг на пути законодательного урегулирования дорожного движения и административных правоотношений в целом.

Последним шагом на пути к принятию Кодекса об административных правонарушениях стало издание Указа Президиума Верховного Совета СССР «О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке» в 1961 году [63]. Данный указ отошел от жестоких санкций, действующих в революционное время, и устанавливал всего лишь один вид административного наказания – штраф. Указ состоит из 23 разделов, включающих в себя общие положения, понятие административной ответственности и порядок рассмотрения дел об административных правонарушениях.

Таким образом, мы видим, что данный нормативный акт уже начал приобретать вид и форму нынешнего КоАП. Новшеством также стало введение понятия административной ответственности и установление процедуры производства.

И, наконец, в 1984 году был принят Кодекс об административных правонарушениях РСФСР [25]. Указанный кодекс стал первым документом, обличившим нормы об административной ответственности в единый кодифицированный акт.

Издавая и принимая КоАП РСФСР, законодатель вобрал и учел весь опыт предыдущих нормативных документов, а также практический опыт применения административных наказаний к физическим лицам. Помимо установления нового порядка производства по делам об административных правонарушениях, данный кодекс регламентировал порядок исполнения постановлений о наложении административных взысканий.

В целом, рассматриваемый Кодекс стал не только первым кодифицированным актом, закрепляющим порядок назначения административной ответственности, но и стал важной составляющей во всей системе кодифицированных актов, существовавших на то время.

Применительно к теме диссертационного исследования важно отметить, что в Кодексе было множество статей, закрепляющих административную ответственность за совершение правонарушений в области дорожного движения.

Например, за езду в состоянии алкогольного опьянения водитель мог заплатить штраф от 30 до 100 рублей, либо лишиться прав на управление автомобилем сроком до одного года.

Таким образом, мы рассмотрели все этапы исторического становления законодательного регулирования правонарушений в области дорожного движения. Исходя из проанализированных изменений, мы можем отметить несколько этапов развития российского законодательства в данной области:

- первый этап длится с неизвестных времен (предположительно, с появлением первых обычаев движения транспортных средств) и до 20-ого века. В это время были приняты первые попытки установления ответственности за нарушение правил езды на трактах,

- появились требования к ширине дорог, а также некоторые правила сохранения дорог в городах и других населенных пунктах;
- второй этап длится с 1900 года и до 1984 года. Этап знаменуется попытками принятия единого акта, регламентирующего административную ответственность и порядок производства по делам об административных правонарушениях;
  - третий этап длится с 1984 года и до 2001 года. В ходе данного этапа происходило развитие кодифицированного акта об административных правонарушениях, учет ошибок в правоприменительной деятельности;
  - четвертый этап - с 2001 года – по настоящее время. Этап связан с принятием современного Кодекса об административных правонарушениях.

Таким образом, развитие законодательства об административных правонарушениях за нарушение правил дорожного движения находится на четвертом этапе развития. Это говорит о том, что за три предыдущих этапа были учтены все ошибки, которые совершались правоприменителями в те времена. Развитие законодательства было обусловлено появлением первых автомобилей и дорог, необходимостью регулирования дорожного движения. С каждым годом растет потребность человека в наличии транспортного средства либо пользовании им, вследствие чего, законодательство об административных правонарушениях в области дорожного движения будет совершенствоваться с развитием автомобильной сферы.

## **1.2 Понятие и содержание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.**

Для обеспечения безопасности дорожного движения на российских дорогах действует большое количество субъектов, наделенных данной

функцией. Несомненно, вся деятельность таких органов регламентируется нормативно-правовыми актами Российской Федерации.

Одной из основных задач государства и всех органов, обеспечивающих безопасность всего народа, является обеспечение безопасности на дорогах, и, следовательно, предотвращение совершения административных правонарушений [34, с. 10]. Также, данная задача обусловлена тем, что на сегодняшний день наблюдается довольно высокий рост аварийности [46].

Таким образом, исходя из приведенных высказываний, мы подчеркнем, что если обеспечение правопорядка является основной функцией государства, то обеспечение безопасности дорожного движения будет являться основным составным элементом всей системы обеспечения правопорядка. Обращая внимание на отрицательную статистику аварийности в стране, а также на её динамичность, мы можем отметить, что развитие законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения, мер наказания за их совершение и правоприменительных мер для их предотвращения должно соответствовать развитию автомобилестроения, учитывать все научные новшества, характер совершения правонарушений, характер личности правонарушителя. Многие другие факторы также требуют особого внимания. Только при учете всех перечисленных факторов законодательство и правоприменительная деятельность сможет в полной мере отвечать задачам государства, а статистика совершаемых правонарушений будет уменьшаться, вследствие чего будет уменьшаться и количество жертв, потерпевших и размер вреда, причиняемого как народу, так и государству.

Институт административной ответственности представляет собой основной элемент всей системы обеспечения безопасности на дорогах, в частности системы правового регулирования безопасности дорожного движения.

В содержание института административной ответственности входит такой элемент, как административное наказание. Оно представляет собой

меру обеспечения ответственности за совершение правонарушения и назначается в соответствии с размером причиненного ущерба. Ежегодно на тему проблем административной ответственности проводится всероссийская конференция, основным вопросом которой является вопрос о проблемах функционирования института административной ответственности в области дорожного движения [29, с. 39]

Так, С.В. Осадчий в своей статье указывает на пренебрежение многими сотрудниками инспекции безопасности дорожного движения как общих норм административной ответственности, но и правовой позиции Пленума Верховного суда Российской Федерации, отраженной в постановлении от 24 марта 2005 г. № 5 [38, с. 17; 42].

В данном постановлении речь идет о привлечении к административной ответственности должностных лиц. В частности, суд обращает внимание на безнаказанность виновных лиц, действиями которых вследствие неисполнения возложенных на них обязанностей, образуется состав административного правонарушения в отношении иных лиц.

Приведем в пример Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 4 мая 2016 г. по делу № 93-АД16-1 [43]. Данное постановление было отменено по причине отсутствия состава правонарушения, так как Министерство дорожного хозяйства владело дорогой ненадлежащего качества на праве оперативного управления. Министерству удалось доказать, что содержание муниципальной дороги относится не к их ведению, хотя именно на них фактически лежала данная обязанность.

Исходя из приведенных доводов, мы можем отметить, что на сегодняшний день существует проблема безнаказанности действительно виновных лиц в совершении административных правонарушений. Это говорит о несовершенстве института административной ответственности, в частности, института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. В это же время подчеркнем, что указанная проблема является далеко не единственной проблемой данного института.

В целом, для того, чтобы понять, в каком направлении необходимо проводить реформирование норм и мер исполнения административной ответственности, необходимо рассмотреть отдельные элементы анализируемого института.

Так, сам термин «административная ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения» не находит законодательного отражения, однако, в научно-правовой доктрине используется неоднократно, и рассматривается административистами уже долгие годы.

Так, Э.Л. Лещина в своей статье указывает на то, что административную ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения следует рассматривать в качестве вида государственного принуждения [31, с. 90]. Кроме того, в содержание данного понятия включается и состояние лица, совершившего правонарушение. Причинив моральный, личный или имущественный вред, лицо должно понести ответственности, а со стороны государства – должна быть назначена соответствующая санкция в отношении правонарушителя.

На наш взгляд, понятие административной ответственности также следует рассматривать на основании совокупности общественных отношений, возникающих в ходе осуществления дорожного движения. Субъектами административной ответственности при этом являются как водители транспортных средств, так и пешеходы, являющиеся участниками дорожного движения.

Отсутствие законодательного закрепления понятия административной ответственности порождает двойственность трактовки не только самого рассматриваемого термина, но и многих других норм, устанавливающих административную ответственность. В частности, норм, содержащихся в основном акте данного института - Кодексе об административных правонарушениях РФ [26]. Следовательно, это приводит не только к полемике вокруг данного вопроса, но и к ошибкам в правоприменительной деятельности.

На наш взгляд, законодательное закрепление термина «административная ответственность» отразит характеристику самого определения, поможет определить его признаки, а также внести определенность в иные нормы административного законодательства.

Представленную нами точку зрения поддерживают и многие авторы, посвятившие свои научные труды данной проблеме.

Так, например, К.П. Вова посвятил своё диссертационное исследование на соискание ученой степени кандидата юридических наук теме «Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения» [11, с. 23-28].

Суть диссертационного исследования состоит в том, что автор рассматривает административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения как относительно самостоятельный, специфический правовой институт, который обладает собственной системно-логической структурой и закрепленными законодательными нормами. В данной работе автор также выносит теоретические и практические предложения по поводу усовершенствования функционирования института в сфере безопасности дорожного движения.

Среди некоторых выводов, мы можем выделить, что:

- автор считает необходимым внесение поправок в некоторые статьи КоАП РФ, предлагая конкретный текст изменений. Например, автор предлагает ввести статью 2.2.1 под названием «административная ответственность», где будет содержаться именно определение административной ответственности. Данное определение будет общим определением, и находиться после статей об административном правонарушении и форм вины. Однако, её место будет перед статьями о возрасте административной ответственности и административной ответственности должностных лиц.

Нельзя не согласиться с точкой зрения автора, так как, полагая, что административная ответственность – это самостоятельный правовой

институт, то и статья нужна соответствующая, которая бы обособляла данную правовую категорию, а также уточняла её;

- также автор полагает, что административные санкции, присутствующие в статьях КоАП РФ, с каждым годом все больше ужесточаются, и только они могут помочь формированию правомерного поведения у граждан, поэтому необходимо разработать эффективные, но не жестокие меры, способствующие уменьшению количества совершенных правонарушений.

Данная точка зрения, на наш взгляд, является абсолютно верной, так как, исходя из статистики ежегодных правонарушений области дорожного движения, их количество становится все больше и больше. А значит, увеличение штрафных санкций не приводит к должному результату. В связи с этим, также считаем, что законодателю следует изменить подход к проводимым реформам законодательства и обратить внимание на данную ситуацию.

Не только современные ученые видят необходимость искоренения данной проблема. Еще в советское время В.М. Манохина в собственной монографии подчеркивал необходимость закрепления термина «административная ответственность» [36, с. 64]. Он писал, что административная представляет собой институт административного принуждения, суть которого состоит в наложении санкций на лиц, совершивших административное правонарушение, признаваемые таковыми в соответствии с законодательными актами всех республик.

Другой советский ученый В.А. Юсупов видел определение административной ответственности как систему общественных отношений, которая обеспечивается нормами права и правоприменительными актами и обеспечивает исполнение административно-правовой обязанности всех граждан [69, с. 112].

Таким образом, мы видим, что в целом все авторы отталкиваются от того, что институт административной ответственности – это институт

административного принуждения. Исходя из представленных точек зрения, мы можем выделить определение административной ответственности. Так, административная ответственность – это вид государственного принуждения, цель которого состоит в привлечении к административной ответственности лиц, виновных в совершении административных правонарушений, содержащихся в нормативно-правовых актах Российской Федерации, а также наложение на таких лиц соответствующих причиненному вреду санкций.

Исходя из приведенного определения, а также иных точек зрения на определение административной ответственности, мы можем выделить некоторые её принципы, а именно:

- принцип равенства всех людей перед законом. Суть данного принципа состоит в том, что административное наказание может быть назначено в отношении лица, совершившего административное правонарушение вне зависимости от его пола, расы, национальности и иных признаков, характеризующих статус личности. Юридические лица также могут нести административную ответственность за совершение административного правонарушения вне зависимости от их организационной формы, места нахождения и иных факторов. Дифференциация административной ответственности в зависимости от имущественного или иного положения лица могла бы стать причиной несправедливого назначения наказаний за одни и те же деяния, и, следовательно, привести к краху всей российской правовой системы.

Поэтому все граждане равны перед законом, ко всем применяются одинаковые как материальные, так и процессуальные правила производства по делу.

Исходя из данного признака, можем выделить еще один – равенство перед должностными лицами, судьями и иными лицами, рассматривающими административное дело. Для всех перечисленных лиц устанавливаются единые правила рассмотрения и производства по делам об административных правонарушениях;

- еще один принцип происходит из содержания статьи 8 КАС РФ - суд обеспечивает равную судебную защиту прав, свобод и законных интересов всех лиц, участвующих в деле. В соответствии с данным принципом, в отношении всех лиц, виновных в совершении административного правонарушения, должно быть соблюдено право на судебную защиту в равной степени [27];
- принцип презумпции невиновности. Суть принципа заключается в том, что административная ответственность устанавливается только за те деяния, в которых вина конкретного лица будет доказана. Следовательно, лицо не может быть виновным в совершении административного правонарушения, пока его вина не будет доказана.

Говоря о последнем принципе, отметим, что лицо, в отношении которого ведется дело об административном правонарушении, не обязано доказывать свою невиновность. Бремя доказывание лежит на стороне обвинения. В то же время, если в каких-либо представленных доказательствах есть сомнение, то такие доказательства обращаются в пользу подозреваемого лица [59, с. 311].

Важным замечанием будет то, что принцип презумпции невиновности не регламентируется административным законодательством. Он берет начало из содержания статьи 49 Конституции РФ [28]. Таким образом, принцип презумпции невиновности в данном контексте используется с особенностями, присущими институту административной ответственности. Презумпция невиновности – это отражение гуманного отношения ко всем гражданам страны, соблюдения законности органами, проводящими рассмотрение дела об административном правонарушении, а также является проявлением справедливости при назначении наказания или освобождения от него.

Рассматривая институт административной ответственности, необходимо рассмотреть и такой важный элемент, как административное правонарушение. Если определения административной ответственности не

имеет законодательного закрепления, то определение административного правонарушения содержится в части 1 статьи 2.1 КоАП РФ. Так, административное правонарушение представляет собой противоправное, виновно совершенное деяние (действие либо бездействие) физических или юридических лиц, за которое административным законодательством РФ и субъектов РФ установлена административная ответственность.

Некоторый круг ученых считает, что административные правонарушения отличаются от уголовных преступлений, предусмотренных Особенной частью Уголовного кодекса РФ, тем, что административные правонарушения не несут никакой общественной опасности [62; 41, с. 209]. Считаем, что данная точка зрения является несколько неверной, так как, как и любое противоправное деяние, административное правонарушение наносит вред: личный, имущественный, моральный или иной. Вследствие этого считаем, что признак общественной опасности также имеет место быть при рассмотрении признаков административного правонарушения.

С.В. Полякова в своей статье «Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них» проводит анализ признаков административного правонарушения в области дорожного движения. Она также рассматривает его состав, уделяя особое внимание общественной опасности, представляя её в качестве обязательного общего признака правонарушений [39, с. 86]. Таким образом, она подчеркивает значимость данного элемента в содержании института административных правонарушений.

Упомянув данную статью, стоит отметить, что автор также указывает на существующую насущную проблему частых изменений в законе, низкой эффективности их реализации. В полной мере можно поддержать точку зрения указанного автора, так как, согласно статистике совершенных правонарушений в области дорожного движения и наблюдениям, можно отметить, что большинство правонарушений остаются незамеченными, латентными. Это говорит о том, что нормы законодательства, а также методы

борьбы бессильны против огромного количества противоправных деяний. Следовательно, мы приходим к выводу, который уже неоднократно обозначали – необходимость реформирования законодательства.

Целесообразно подчеркнуть, что общественная опасность представляет собой противоправное действие или бездействие, которое было совершено физическим или юридическим лицом, за которое административным законодательством предусмотрена ответственность. Применительно к теме диссертации, отметим, что такими противоправными деяниями является нарушение правил дорожного движения, а также иных положений в данной сфере.

Если административное правонарушение совершается сотрудником органов внутренних дел, военнослужащим или иным лицом, то порядок применения ответственности устанавливается для них согласно соответствующему нормативно-правовому акту. Например, для военнослужащих таким актом является Федеральный закон № 76 «О статусе военнослужащих» [64]. Особый порядок применения административного наказания обусловлен особым статусом лиц, в отношении которых оно назначается. Для указанных лиц все наказания назначаются в общем порядке, кроме ареста, а также для военнослужащих - штрафа.

Административное законодательство также содержит указание на то, что только то лицо, которое непосредственно совершило административное правонарушение, может нести административную ответственность. Вина не может быть перенесена на иное лицо. Существуют и некоторые особенности применения данной нормы. Так, в случае, если водитель использует аварийное транспортное средство, то ответственность ляжет и на водителя средства, и на лицо, которое несет ответственность за надлежащим техническим состоянием автомобиля. Однако, они могут нести ответственность за по одной норме закона, а по разным. Водитель – за эксплуатацию аварийного транспортного средства, а ответственный – за несоблюдение своих обязанностей по обеспечению надлежащего состояния.

Признаки административного правонарушения необходимо отличать от элементов состава преступления, так как это различные правовые категории. Но нельзя не подчеркнуть их неразрывную связь между собой. Правовая доктрина подчеркивает, что состав административного правонарушения – это система признаков, способных определить совершенное деяние в качестве административного правонарушения [9, с. 317]. Следовательно, при отсутствии одного из признаков не будет и состава правонарушения. Отсутствие хотя бы одного элемента состава правонарушения приводит к отсутствию состава правонарушения в целом.

Указанный довод выделяет и законодатель в статье 24.5 КоАП РФ. В ней сказано, что при отсутствии одного из элементов состава преступления ведет к невозможности начать производство по делу, а если дело было начато, то оно подлежит прекращению.

Таким образом, мы можем подчеркнуть, что административное правонарушение – это обязательный элемент института административной ответственности, ведь без совершения правонарушения невозможно будет применить ответственность.

Как мы уже ранее подчеркивали, на сегодняшний день законодательство в области дорожного движения претерпевает множество изменений. Каждое принимаемое изменение законодателем воспринимается как попытка улучшения ситуации на дорогах и правоотношений в данной сфере, однако, на практике все далеко не так. Множество изменений порождают понижению уровня безопасности дорожного движения, степени наказания виновных лиц. Следовательно, одним из основных принципов административного производства и соответствующих органов в целом является – принцип неотвратимости наказания.

Проблему неотвратимости административного наказания за правонарушения в области дорожного движения исследовала И.Н. Князева [23, с. 7]. В одноименной статье автор рассматривает проблемы, которые возникают в процессе надлежащего исполнения административного

наказания за правонарушения в области дорожного движения. Она приходит к выводу, что большие суммы штрафов необходимо заменить соразмерными наказаниями, так как зачастую, как уже было сказано ранее, граждане вовсе уклоняются от их выплаты. Либо в виду отсутствия денежных средств, либо в виду нежелания.

Таким образом, мы должны согласиться с автором, что необходимо внести поправки к статье 20.25 КоАП РФ, а именно в часть 6, следующими фразами: «Уклонение от исполнения другого вида административного наказания, который был назначен за нарушение порядка применения специального права, предоставленного лицу, — влечет административный арест на срок до пятнадцати суток, или лишение такого специального права на срок до двух лет».

Мы полагаем, что данная рекомендация будет способствовать усилению соблюдения принципа неотвратимости наказания, а, как мы уже указали ранее, данный принцип подвергается сомнению.

А.И. Смоляков в статье «К вопросу о необходимости учета экономических факторов при установлении размера административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения» анализирует причины, по которым совершаются дорожные правонарушения. Собрав воедино статистику, материалы практической деятельности, он приходит к выводу, что порой наказание, которое назначается за правонарушение на дороге, не соответствует совершенному деянию [57, с. 351]. Например, это касается того, что некоторые водители полагают, что без страхового полиса ездить гораздо выгоднее, чем покупать его, ведь цена полиса достигает порядка десяти тысяч рублей, а штраф за его отсутствие – восемьсот рублей. Выходит, что даже, если водителя, остановят около 12 раз за год, что маловероятно, страховой полис только тогда в конечном итоге окупится. Как правило, такой штраф водитель получает либо единожды, либо не получает вообще. В этом кроется проблема, которая состоит в экономической невыгодности покупки страхового полиса.

В связи с этим, считаем, что при установлении штрафных санкций законодатель должен учитывать не только общественную опасность деяния, но и экономическую выгоду. Ведь мала вероятность, что приблизительно 10 раз в год гражданина остановят сотрудники ГИБДД с целью проверки документов или по иным причинам.

Категорию административной ответственности нельзя рассматривать отдельно от категории дорожного движения, ведь рассматриваемый нами институт имеет название «административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения». Таким образом, необходимо рассмотреть дорожное движение в качестве важной составляющей административной ответственности.

Определение «дорожное движение» законодательно закреплено в Правилах дорожного движения, где говорится, что дорожное движение – это система общественных отношений, которые появляются в ходе передвижения людей при помощи транспортных средств или без них на дорогах [45].

В дополнение к данному определению отметим, что в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», «дорога» - это «обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения» и включает в себя «одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии» [65].

Основным элементом дорожного движения является его безопасность. При несоблюдении правил безопасности и нарушении норм административного законодательства следует ответственность. В своей статье В.В. Головкин «К вопросу о понятии безопасности дорожного движения» [14, с. 63] анализирует определение безопасности дорожного движения посредством интересов, устойчивости к угрозе возникновения дорожно-транспортных происшествий. Он указывает, что определение

безопасности дорожного движения нельзя сводить только к рассмотрению указанных признаков данного понятия.

ФЗ «О безопасности дорожного движения», рассматривает безопасность дорожного движения в качестве состояния такого процесса, которое отражает уровень защищенности его участников от ДТП, а также последствий происшествий. Подчеркнем, что характерная особенность указанного подхода, полагаем, проявляется в том, что под защиту ставятся как жизненно важные интересы, так и отношения, согласно которым можно говорить об уровне защищенности участников дорожного движения от ДТП. Такой подход вполне оправдан, так как лишь при соблюдении нормальных общественных отношений можно достичь обеспечения интересов общества и государства.

Поэтому, мы приходим к выводу, что законодатель должен уделить особое внимание защите участников дорожного движения, так как это является первостепенной задачей уполномоченных органов и государства.

Для того, чтобы рассмотреть институт административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в полной мере, необходимо обозначить признаки и содержание данного института. По причине того, что в общем виде они уже были рассмотрены в тексте данного пункта, то мы выделим конкретные признаки административной ответственности:

- административная ответственность в области дорожного движения представляет собой целостный механизм, основанный на совокупности материальных и процессуальных административно-правовых норм, одни из которых, а именно материальные, содержатся в нормативно-правовых актах РФ и субъектов РФ;
- административная ответственность в области дорожного движения может возникать только вследствие совершения административного правонарушения;

- последним основным признаком административной ответственности в области дорожного движения является отражение данной категории как самостоятельного процессуального производства. Иными словами, производство по делам об административных правонарушениях имеет особый процессуальный порядок рассмотрения, особые правила и принципы, которые служат основой для конкретных процессуальных действий.

Перечисленные признаки административной ответственности отражают сущность института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, позволяют определить его характерные особенности, отличающие его от иных правовых институтов.

Еще одной правовой категорией, способной раскрыть специфику института административной ответственности, является её структура. Так, структура административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, и юридической ответственности в целом, содержит в себе взаимосвязанные элементы, отсутствие хотя бы одного из которых приводит к отсутствию состава правонарушения, а соответственно, и ответственности.

В соответствии с мнением большинства ученых-правоведов, структуру административной ответственности составляют следующие элементы:

- основания для возникновения административной ответственности;
- субъекты административной ответственности;
- условия для установления административной ответственности;
- мера административной ответственности. Иными словами, наказание, следующее за совершение административного правонарушения;
- процедура административной ответственности или административное производство по делу [6, с. 216].

Кратко опишем составляющие элементы. Условие административной ответственности включает в себя наличие вины и виновного, а также совершение самого противоправного деяния. Основание административной

ответственности – система условий, способных повлечь административную ответственность. Иные признаки раскрыты в достаточной мере.

И.В. Тимошенко в своих трудах указывал на то, что, если субъекты административной ответственности приравнять к категории фактических оснований административной ответственности, то структуру можно представить в несколько ином виде:

- мера административной ответственности;
- основания ответственности;
- механизм административной ответственности [60, с. 118].

На наш взгляд, обе указанные структуры имеют логический смысл, так как подструктурные элементы остаются одинаковыми.

Таким образом, в итоге данного пункта хотелось бы еще раз подчеркнуть основные выводы.

Понятие административной ответственности следует рассматривать на основании совокупности общественных отношений, возникающих в ходе осуществления дорожного движения. Субъектами административной ответственности при этом являются как водители транспортных средств, так и пешеходы, являющиеся участниками дорожного движения.

Отсутствие законодательного закрепления понятия административной ответственности порождает двойственность трактовки не только самого рассматриваемого термина, но и многих других норм, устанавливающих административную ответственность.

Все авторы, исследующие данную проблему, отталкиваются от того, что институт административной ответственности – это институт административного принуждения. Так, административная ответственность – это вид государственного принуждения, цель которого состоит в привлечении к административной ответственности лиц, виновных в совершении административных правонарушений, содержащихся в нормативно-правовых актах Российской Федерации, а также наложение на таких лиц, соответствующих причиненному вреду санкций.

Признаками административной ответственности являются:

- административная ответственность в области дорожного движения представляет собой целостный механизм, основанный на совокупности материальных и процессуальных административно-правовых норм, одни из которых, а именно материальные, содержатся в нормативно-правовых актах РФ и субъектов РФ;
- административная ответственность в области дорожного движения может возникать только вследствие совершения административного правонарушения;
- последним основным признаком административной ответственности в области дорожного движения является отражение данной категории как самостоятельного процессуального производства.

Перечисленные признаки административной ответственности отражают сущность института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, позволяют определить его характерные особенности, отличающие его от иных правовых институтов.

Еще одной правовой категорией, способной раскрыть специфику института административной ответственности, является её структура.

Структуру административной ответственности составляют следующие элементы:

- основания для возникновения административной ответственности;
- субъекты административной ответственности;
- условия для установления административной ответственности;
- мера административной ответственности. Иными словами, наказание, следующее за совершение административного правонарушения;
- процедура административной ответственности или административное производство по делу.

Кроме отсутствия законодательного закрепления определения административной ответственности, также мы выявили проблему исполнения принципа неотвратимости наказания.

Мы приходим к выводу, что в настоящий момент необходимо должно законодательное закрепление, создание эффективных мер, направленных на борьбу с административными правонарушениями в области дорожного движения, а также установление соразмерной ответственности за совершение таких противоправных деяний.

## **Глава 2 Порядок привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.**

### **2.1 Возбуждение и рассмотрение дел об административных правонарушениях в области дорожного движения.**

В статье 24.1 КоАП РФ содержатся задачи, необходимые для обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

Среди таких задач выделяются:

- полное, всестороннее и объективное исследование всех обстоятельств по делу;
- разрешение дела в соответствии с законодательными актами РФ;
- установление причин совершения правонарушения;
- обеспечение исполнения постановления об административном правонарушении.

Таким образом, регламентированные законодательством задачи административного производства по делу пронизывают все стадии: от выявления административного правонарушения до соблюдения исполнения постановления и наказания.

При этом стадия возбуждения дела об административном правонарушении играет важную роль во всем производстве, так как содержит в себе систему всех выполняемых процессуальных действий, цель которых заключается в выявлении, оценке и фиксации доказательств по делу. Стадия возбуждения административного дела является первоначальным этапом административного производства.

Как правило, выделяют две формы административного производства:

- обычная (простая) форма производства;
- усложненная форма производства [18, с. 101].

Простая форма производства не обладает особо сложной процедурой проведения. Она может быть выражена, например, в виде составления протокола и постановления об административном правонарушении. В таком

случае, сотруднику органов необходимо установить и зафиксировать доказательства совершения правонарушения на месте и там же составить протокол. Затем, проследить за его исполнением.

В это же время, усложненная форма производства по делам об административных правонарушениях включает в себя множество особенностей, в частности, административное судопроизводство по делу.

Усложненная форма состоит из следующих стадий:

- возбуждения административного дела;
- расследование такого дела;
- рассмотрения дела об административном правонарушении;
- исполнения вынесенного по делу постановления;
- пересмотр постановления [32, с. 99].

Указанные стадии соблюдаются с целью более эффективного установления справедливости административной ответственности за совершенное правонарушение, во избежание повторности его совершения, а также с целью обеспечения безопасности на дорогах.

Для эффективного производства по делу об административном правонарушении важно уделить внимание именно стадии возбуждения дела.

В научной литературе сложилось общепринятое мнение, что стадия возбуждения дела по административным правонарушениям по усложненной форме состоит из следующих этапов:

- предварительный этап, включающий в себя прием сообщений о совершенном правонарушении, а также получение любых других поводов для возбуждения дела в порядке административного производства; установление доказательств совершенного правонарушения, проверка показаний или полученных сведений;
- окончательный этап, состоящий из оформления протокола об административном правонарушении, принятии решения о возбуждении или отказе в возбуждении административного дела, его передача на рассмотрение [3, с. 220].

Процедура возбуждения дела об административном правонарушении устанавливается частями 1-3 статьи 28.1 КоАП РФ. Данная статья содержит указание на поводы для возбуждения дела, положение о необходимости принятия сообщения или заявления о совершенном правонарушении, а также круг субъектов, которые могут принять решение о возбуждении дела.

Таким образом, мы видим, что положения о данном этапе рассмотрения дела несколько ограничены и описываются в общих чертах. Важно подчеркнуть, что вне зависимости от выбранного способа проведения административного производства, данный этап, а также соответствующие процессуальные действия будут иметь место.

Неоднократно ученые-административисты выделяли проблему отсутствия законодательной регламентации действий должностного лица в ситуации, когда обнаруживаются данные, в достаточной мере свидетельствующие о совершенном правонарушении [12, с. 179]. Следует согласиться с данной точкой зрения, так как на сегодняшний день данный фактор является одним из самых распространенных поводов возбуждения дела об административном правонарушении в области дорожного движения. Таким образом, мы полагаем, что законодателю необходимо внести изменения в существующие положения в части действий сотрудника дорожной инспекции (и должностного лица в целом) после обнаружения достаточных оснований для установления события правонарушения.

Дело считается возбужденным с момента оформления протокола об административном правонарушении или протокола о применении мер обеспечения, что указано в части 4 статьи 28.1 КоАП РФ.

Есть и отдельные случаи, когда дело будет считаться возбужденным с момента вынесения протокола осмотра, постановления по делу о правонарушении, определения о возбуждения дела об административном правонарушении, если есть необходимость проведения административного расследования.

Однако, практика на сегодняшний день отличается от теоретических положений. В частности, речь идет о ситуации, когда протокол осмотра места происшествия служит основанием для возбуждения дела в порядке административного производства.

В практической же деятельности сотрудники дорожной инспекции считают, что основанием для возбуждения дела будет являться не протокол осмотра, а определение о необходимости проведения расследования по административному правонарушению. Иными словами, нельзя сказать, что данное определение будет выполнять функцию основания для возбуждения дела. Скорее, оно будет являться прямым указанием о выборе формы проведения расследования, а именно расследование в усложненной форме.

Полагаем, что необходимо обратить внимание на приведенные доводы и устранить пробел в практической деятельности во избежание ошибок и правовых споров.

После того, как сотрудник дорожной инспекции решит о необходимости возбуждения дела в порядке административного производства, дело подлежит расследованию.

Как верно отмечает П.П. Серков, производство по делу об административном правонарушении является самостоятельным правовым институтом [56, с. 71]. Кроме того, мы также согласны и с его мнением по поводу того, что административное производство и административное судопроизводство – это две различные правовые категории. Иными словами, данное правовое явление имеет двойственную процессуально-правовую природу.

Обращая внимание на особенности административных правонарушений в сфере дорожного движения, отметим, что административное производство – это деятельность уполномоченных лиц по выявлению и надлежащей фиксации нарушений в области дорожного движения, включая действия по расследованию дела, выяснению причин

совершения правонарушения, а также принятие мер по предупреждению совершения новых правонарушений.

В целом, ход производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения может осуществляться в нескольких направлениях:

- составление протокола об административном правонарушении, вынесение постановления по делу, направление дела на рассмотрение;
- вынесение определения об отказе в возбуждении дела;
- составление протокола о совершившемся правонарушении, составление протокола осмотра, вынесение определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования, вынесение определения о назначении экспертизы, а также реализации других процессуальных действий, необходимых для установления обстоятельств по делу;
- назначение административного наказания без составления протокола;
- прекращение производства по делу.

Таким образом, наиболее сложная процедура административного производства заключается в проведении административного расследования.

Условно, расследование дел по административным правонарушениям можно разделить на три категории:

- дела в отношении должностных лиц дорожной инспекции;
- дела в отношении лиц, совершивших дорожно-транспортное происшествие с участием пострадавших;
- дела при дорожно-транспортном происшествии без участия таковых.

Такое разделение было основано на положениях Правил дорожного движения, однако, является, как мы уже упомянули, условным. КоАП РФ не

содержит указаний на виды производств. Упоминается лишь то, что предусмотрен общий и упрощенный порядок производства по делу.

Упрощенный порядок имеет место быть тогда, когда административное правонарушение было зафиксировано средством автоматической фиксации, либо административное наказание было назначено без составления протокола.

В настоящее время широко используются средства автоматической фиксации на дорогах. С появлением данных средств собирание и представление доказательств совершения правонарушения стало в несколько раз эффективнее. Однако, как правило, с каждым нововведением появляются и новые пробелы.

Так, А.А. Кузнецов в своей статье «Привлечение к административной ответственности за нарушения ПДД при использовании средств автоматической фиксации» уделяет внимание проблеме применения средств автоматической фиксации и применения норм Кодекса об административных правонарушениях в данной сфере [30, с. 73]. Автор обращает внимание на то, что административное законодательство на сегодняшний день характеризуется пробелами и недостатками в сфере регулирования данных вопросов и в целом методов борьбы с правонарушениями.

После проведенного автором анализа он подчеркивает, что достаточно актуальной проблемой являются средства автоматической фиксации на дорогах, их применение порой затруднительно, а назначение штрафов посредством них зачастую спорно. Мы согласны с точкой зрения автора, высказанной в данной статье и полагаем, что на сегодняшний день стоит острая проблема модернизации таких средств именно в технической части для того, чтобы они смогли функционировать без применения человеческого фактора. Некоторые случаи их применения все же требуют человеческого вмешательства по причине того, что данные средства ошибочно принимают определенные случаи за совершенное правонарушение. Таким образом на сегодняшний день функционирование средств автоматической фиксации

невозможно без человеческого вмешательства, что порождает проблемы их практического применения.

В связи с этим, проблемы в данной сфере можно разделить на две части:

- проблемы, которые возникают по причине несовершенства законодательных норм, регулирующих функционирование средств автоматической фиксации;
- организационно-технические проблемы, которые возникают в ходе применения средств автоматической фиксации.

При этом острой проблемой применения средств автоматической фиксации выступает проблема сообщения информации водителям о месте нахождения таких средств. Например, это касается неустановки опознавательных знаков, отсутствие разметки, хотя это регламентировано законодательством. Этот пробел широко используется злоупотребителями правом, которые незаконно устанавливают дорожные камеры с целью извлечения личной выгоды, прибыли.

Полагаем, что надлежащее закрепление ответственности за отсутствие знаков и разметки поможет решить данную проблему.

Так, например, достаточно известное дело происходило в 2014 году в городе Тюмень, где А. Воронов получил постановление о назначении штрафа за превышение скорости на дороге в размере 500 рублей. Данное решение он обжаловал в Ленинском районном суде города Тюмени, аргументируя своё несогласие со штрафом тем, что предупреждающих знаков на дороге не было, а само средство видеофиксации находилось в кустах, и его невозможно было увидеть. Ленинский районный суд был согласен с доводами А. Воронова и отменил постановление о назначении штрафа [49].

Данное дело получило широкую огласку, и другие водители последовали за А. Вороновым. Однако, ГИБДД решило обжаловать последнее решение районного суда в областной суд. И областной суд Тюменской области пришел к выводу, что решения районного суда нужно

оставить в силе, однако, они с его позицией не согласны. Таким образом, данный суд прямо установил, что средства видеофиксации можно устанавливать без предупреждающих знаков, тем самым делая их более скрытыми. Такое решение наталкивает на мысль, что цель правоприменителей заключается в наложении большего количества штрафов, чем в предупреждении совершения административных правонарушений на дорогах.

Мы видим, что на сегодняшний день существует острая проблема незаконного использования средств автоматической фиксации. Предпосылкой для возникновения такой проблемы является отсутствие должного регулирования требований, которые предъявляются к конструкции приборов. Такие приборы относятся к разряду технически сложных устройств и поэтому для их регулирования необходимы особые требования по обращению с ними. К сожалению, законодатель до сих пор не пришел к схожему мнению.

Особое место в порядке административного производства занимает этап собирания доказательств, создания доказательственной базы.

В ходе собирания доказательства необходимо установить не только событие правонарушения, но и суть и вид противоправных действий, ответственность за которых установлена российским законодательством.

Доказательствами по делу об административном правонарушении являются такие явления, которые являются основой для возбуждения административного дела судебными органами или должностными лицами. Доказательства об административных правонарушениях подчеркивают:

- виновность лица, которое совершило административное правонарушение и было привлечено к административной ответственности;
- факт административного правонарушения;
- иные обстоятельства, которые будут иметь значение для расследования административного дела.

В соответствии со статьей 26.2 КоАП РФ фактические сведения, являющиеся доказательствами по делу, подтверждаются:

- протоколом об административных правонарушениях, а также другими протоколами, регламентированным данным кодексом;
- объяснениями лиц, привлеченных к административной ответственности;
- показаниями свидетелей или потерпевших лиц;
- заключением эксперта;
- показаниями технических средств или другими вещественными доказательствами;
- иными документами.

Закон устанавливает не полный круг способов выявления доказательств, что говорит о расширении таких способов.

Так, обращаясь к материалам судебной практики, стоит отметить, что согласно материалам дела, некий гражданин был привлечен к ответственности за совершение административного правонарушения, регламентированного ч. 1 ст. 20.20 КоАП РФ. Данное лицо распивало алкогольные напитки там, где, согласно ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» их употребление запрещено [66].

В ходе анализа практического примера мы приходим к выводу, что суд сослался на виновность лица, исходя из содержания протокола об административном правонарушении, а также рапорта сотрудника полиции и показаний свидетелей. Собрав воедино всю совокупность указанных доказательств, судья вынес постановление о том, что подозреваемое лицо действительно виновно в совершении вышеописанного административного правонарушения [50].

Из данного примера мы видим, что суд опирался не только на протокол административного правонарушения, но и на иные источники доказательств

такие, как рапорт и показания свидетелей.

Несомненно, основным источником доказательства совершения административного правонарушения будет протокол. В абсолютном большинстве совершения административных правонарушений протоколы являются основным и единственным доказательственным источником. В соответствии со статьей 28.2 КоАП РФ, протокол содержит в себе дату и место его составления, а также данные лица, которое составило данный документ, и лица, в отношении которого возбуждается административное дело.

Протокол – это доказательственная база по административному делу, поэтому его содержание должно быть полным и достаточным, содержать данные о месте, времени и событии совершенного правонарушения.

К содержанию протокола также предъявляется требование, согласно которому необходимо указать статью Кодекса об административных правонарушениях, а также статью закона субъекта РФ, которые устанавливают административную ответственность по административному делу.

В представленном примере мы увидели, что еще одним доказательственным источником стали показания свидетелей совершенного правонарушения. Ученые-административисты справедливо подчеркивают, что согласно положению статьи 26.3 КоАП РФ показания лиц, которые привлекаются к административной ответственности, а также показания свидетелей являются такой информацией, которая имеет прямое отношение к рассматриваемому делу. Такая информация может сообщаться и в устной, и в письменной форме.

Что касается рапорта сотрудника полиции, а также результата освидетельствования, которое было проведено по причине наличия факта употребления алкоголя и состояния опьянения, то, в соответствии с содержанием статьи 26.2 КоАП РФ, такие документы можно отнести к разряду иных.

Также, стоит отметить, что в соответствии со статьей, указанной выше, доказательствами могут являться любые документы, содержащие в себе информацию, которая может быть использована в ходе производства по делам об административных правонарушениях.

Так, например, такими документами в соответствии с Постановлением Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» являются материалы, по котором ранее было прекращено уголовное дело [44].

На основании этого отметим практический пример, в котором гражданин был признан виновным в стрельбе из газового пистолета калибра в неположенном месте [51].

По данному делу было выявлено большое количество доказательственных источников, а именно: протокол об административном правонарушении, показания потерпевшей, постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, протокол личного досмотра, справки потерпевшей из травматологического отделения. Всего было выявлено пять доказательственных источников.

Таким образом из данного практического примера мы видим, что протокол личного досмотра также играет важную доказательственную роль в установлении факта события административного правонарушения. Такие протоколы получили название протоколы о применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

В соответствии со статьей 27.1 КоАП РФ такие меры обеспечения используются с целью:

- пресечения административных правонарушений,
- составления протоколов об административных правонарушениях в случае, когда их составление не представляется возможным на месте;
- установления личности правонарушителя;
- гарантия своевременного и правильного рассмотрения дела об

административном правонарушении, а также исполнения постановлений, которые были приняты по данному делу.

В процессе реализации перечисленных мер необходимо составить протоколы о доставлении физических лиц, о досмотре транспортного средства, а также об изъятии вещей и документов и другие документы.

Некоторые процессуальные действия, направленные на собирание доказательств и установление события правонарушения, представляют собой особую сложность. В качестве примера такого действия можно назвать освидетельствование.

А. Кобозева в своей статье на тему «Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения» анализирует проблемы привлечения к административной ответственности за совершение противоправных деяний в области дорожного движения [24, с. 78]. Автор рассматривает два направления, которые применяются в процессе практической деятельности органов, связанной с реализацией норм законодательства.

Несомненно, нельзя не согласиться с мнением автора данной статьи, которая говорит о проблеме проведения освидетельствования. Мы полагаем, что основной причиной такой проблемы становится удаленность мест отстранения водителя от управления транспортным средством от медицинских учреждений, где возможно провести такое освидетельствование.

В подтверждение указанных доводов, автор также отмечает, что в нашем государстве существует острая необходимость во врачах и фельдшерах, деятельность которых направлена в рассматриваемую область. Кроме того, передвижные медицинские учреждения редко имеют оборудование, способное провести освидетельствование в надлежащем порядке. Зачастую, они не точно определяют концентрацию алкогольных веществ в крови человека, что приводит к нарушению норм административного законодательства.

В связи с этим, полагаем, что необходимо рассмотреть «медицинскую область» привлечения к административной ответственности правонарушителей. Данную проблему можно решить путем увеличения количества передвижных лабораторий, а также повышения качества оборудования, необходимого для проведения освидетельствование.

В итоге данного пункта хотелось бы еще раз подчеркнуть особо значимые выводы.

Задачами, необходимыми для обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, являются:

- полное, всестороннее и объективное исследование всех обстоятельств по делу;
- разрешение дела в соответствии с законодательными актами РФ;
- установление причин совершения правонарушения;
- обеспечение исполнения постановления об административном правонарушении.

Регламентированные законодательством задачи административного производства по делу пронизывают все стадии: от выявления административного правонарушения до соблюдения исполнения постановления и наказания.

При этом стадия возбуждения дела об административном правонарушении играет важную роль во всем производстве, так как содержит в себе систему всех выполняемых процессуальных действий, цель которых заключается в выявлении, оценке и фиксации доказательств по делу.

Стадия возбуждения административного дела является первоначальным этапом административного производства.

Как правило, выделяют две формы административного производства:

- обычная (простая) форма производства;
- усложненная форма производства.

Мы полагаем, что законодателю необходимо внести изменения в существующие положения в части действий сотрудника дорожной

инспекции (и должностного лица в целом) после обнаружения достаточных оснований для установления события правонарушения.

Обращая внимание на особенности административных правонарушений в сфере дорожного движения, отметим, что административное производство – это деятельность уполномоченных лиц по выявлению и надлежащей фиксации нарушений в области дорожного движения, включая действия по расследованию дела, выяснению причин совершения правонарушения, а также принятие мер по предупреждению совершения новых правонарушений.

Наиболее сложная процедура административного производства заключается в проведении административного расследования.

С момента появления норм об автоматической фиксации нарушений ПДД, возник ряд проблем с их применением. Ненадлежащий порядок информирования водителей о местах нахождения средств автоматической фиксации является довольно серьезной и актуальной проблемой на сегодняшний день. По данному поводу на практике происходит большое количество споров, на которые невозможно не обратить внимание. Также это связано с тем, что, пользуясь недостатками данного положения, некоторые лица незаконно устанавливает камеры на дорогах для получения личной прибыли. Законно установленные средства должны быть обязательно обозначены дорожной разметкой и дорожными знаками.

Также мы выделили проблему проведения освидетельствования. Мы полагаем, что основной причиной такой проблемы становится удаленность мест отстранения водителя от управления транспортным средством от медицинских учреждений, где возможно провести такое освидетельствование. Необходимо рассмотреть «медицинскую область» привлечения к административной ответственности правонарушителей. Данную проблему можно решить путем увеличения количества передвижных лабораторий, а также повышения качества оборудования, необходимого для проведения освидетельствования.

Только при учете всех описанных замечаний и рекомендаций возможно будет решить проблемы расследования и возбуждения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения. Устранение хотя бы таких проблем приведет к более эффективному производству по делу, а также улучшению ситуации на дорогах.

## **2.2 Порядок и особенности применения административных наказаний в области дорожного движения.**

Расследование по делу об административном правонарушении в области дорожного движения заканчивается на стадии вынесения постановления о назначении административного наказания или же вынесением постановления о прекращении производства по делу.

При применении административных наказаний возникает ряд проблем, связанных с их спецификой, а также пробелами в их регулировании.

В общих чертах стоит отметить, что цель административных наказаний заключается в моральном и материальном давлении на гражданина для предотвращения совершения новых правонарушений.

Для достижения целей административного наказания необходимо учитывать не только принцип неотвратимости наказания, но и соответствующий характер. Иными словами, наказание должно быть соразмерно совершенному правонарушению.

Административное законодательство не ограничивает применение наказаний в одной ситуации. Так, например, при совершении одного и того же правонарушения может быть назначен как штраф, так и лишение прав. Это говорит о том, что уполномоченное лицо вправе распоряжаться назначением наказания на своё усмотрение. Однако, для эффективного претворения целей наказания необходимо учесть то, что оно действительно будет оказывать воспитательное воздействие на гражданина, нарушившего норму закона.

Понятие административного наказания содержится в статье 3.1 КоАП РФ, где говорится, что административное наказание – это мера ответственности, применяемая за совершение административного правонарушения.

Исходя из данного определения, мы можем выделить несколько признаков административных наказаний:

- взаимосвязь с институтом административной ответственности;
- наказание выступает в качестве результата совершения правонарушения.

Все виды административных наказаний также содержатся в административном законодательстве, однако, применительно к правонарушениям в области дорожного движения действуют определенные виды наказания: лишение прав, штраф и иные виды.

Стоит отметить, что наказание служит мерой правоограничения или лишения [1, с. 99]. Иными словами, любое наказание в той или иной степени ограничивает права граждан, оказывает на них соответствующее воздействие.

Посредством назначения наказания можно ограничить права в различных областях применения: трудовая сфера, личная свобода человека. На наш взгляд, одним из самых лояльных наказаний, которое нельзя отнести к ограничительным, является предупреждение. Оно призвано оказывать лишь моральное воздействие на гражданина.

В КоАП РФ также четко регламентированы цели административного наказания. Несмотря на то, что статья 3.1. КоАП РФ носит название «цели административного наказания», она определяет лишь одну цель наказания – предотвращение совершения новых правонарушений.

По данному поводу высказывалось множество мнений различных ученых. Например, С.Г. Черняев считает, что цели административного наказания необходимо расширить и добавить туда воспитательную цель и цель устрашения [68, с. 150]. Нельзя не согласиться с точкой зрения данного

автора, так как сотрудники правоохранительных органов следуют целям, обозначенным в нормативно-правовых актах. Следовательно, введение новых целей административного наказания позволит более внимательно относиться к выбору вида наказания, а также его назначению в целом.

Таким образом, учитывая все особенности, указанные выше, можем обозначить более расширительное толкование административного наказания. Оно представляет собой меру ответственности, установленную административным законодательством, которая определяется уполномоченным лицом в отношении субъекта, совершившего административное правонарушение в области дорожного движения.

Неоднократно ученые, занимающиеся проблемами административной ответственности в области дорожного движения, выделяли карательную сущность наказания [5, с. 76]. Её суть заключается в устрашении участника дорожного движения посредством применения к нему невыгодных для него мер воздействия. Например, назначение штрафа, который уплачивается в денежном эквиваленте является умалением имущественного положения правонарушителя. В случае назначения лишения прав дорожное движение в целом лишается опасного субъекта управления транспортом, что является мерой предотвращения иных опасных ситуаций на дорогах.

Рассмотрим подробнее наиболее применяемые административные наказания в отношении субъектов административных правонарушений в области дорожного движения.

Как мы уже отметили, одним из таких наказаний является предупреждение. Несмотря на то, что некоторые ученые считают это наказание достаточно редким в применении, мы все же полагаем, что в виду отсутствия опасности для иных участников дорожного движения, уполномоченное лицо, как правило, назначает именно эту меру наказания [17, с. 36].

Таким образом, в виду частоты применения данной меры наказания, считаем, что для нее необходимо установить процедуру устного

протоколирования. Сотрудник дорожной инспекции может вынести предупреждение в отношении какого-либо лица, а затем сделать отметку о его вынесении в соответствующей базе. В связи с этим, считаем, что необходимо создать базу для оформления предупреждения с целью их учета для дальнейшего назначения уже более серьезного наказания.

Следующим рассматриваемым административным наказанием является лишение права управления транспортным средством. После ареста данная мера наказания является самой строгой мерой, способной существенно ограничить права и свободы гражданина.

Европейская Конвенция о международных последствиях лишения права управления транспортными средствами указывает на то, что «одним из эффективных и адекватных средств борьбы с дорожными правонарушениями является лишение права управления автотранспортными средствами, под которым подразумевается любая окончательная мера, предусмотренная в отношении водителя, совершившего дорожное правонарушение, с целью ограничить его право управления автотранспортными средствами. Такая мера может иметь форму основного или дополнительного наказания либо меры безопасности и может быть наложена судебным или административным органом» [20].

Таким образом, лишение права управления транспортным средством может назначаться в виду предположения уполномоченного лица о том, что правонарушитель может повторно создать опасную ситуацию в ходе дорожного движения.

Третьим видом наказания является административный арест. Он назначается лишь за определенную группу правонарушений, в которую входит, например, отказ от медицинского освидетельствования, за управление автомобилем лицом в отсутствие прав на его управление.

Если нет возможности применить административный арест, то правонарушителю может быть назначен штраф, соразмерный причиненному вреду.

Стоит также обратить внимание и на такое наказание, как обязательные работы. Хотя сам вид наказания и возник уже довольно давно, в административном производстве и как вид административного наказания он появился лишь семь лет назад. Следовательно, нельзя в полной мере судить о практике применения данного вида наказания в виду её непродолжительности и невозможности объективной оценки эффективности.

Минимальное воздействие наравне с назначением минимального размера штрафа является наказание в виде конфискации предмета административного правонарушения. Такое наказание возможно применить тогда, когда средство было незаконно установлено на автомобиле и может препятствовать нормальному движению на дороге. В качестве наказания оно назначается дополнительно, как правило, наряду со штрафом.

И последнее, но не по значимости, административное наказание, применяемое в области дорожного движения, является штраф. Штраф – самая распространенная мера административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

При применении данного вида наказания существует немало проблем. В этой связи необходимо уделить внимание статье Е. В. Гвоздевой «Проблемы исполнения административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения» [13, с. 69]. Автор выделяет такую проблему, как сложность с взысканием административного штрафа сотрудниками ГИБДД у правонарушителей.

В связи с этим, можем предложить, что решением такой проблемы могут стать некоторые методы, а именно:

- создание законодательной нормы, согласно которой, сотрудники ГИБДД в обязательном порядке должны донести до правонарушителя информацию о том, что у него имеется неоплаченный штраф, а также установить срок для его уплаты;

- создание законодательной нормы, согласно которой лицу, не уплатившему в срок административный штраф, будет отказано в регистрационно-экзаменационных действиях.

Сейчас принимается немало попыток для оповещения граждан о неуплаченных штрафах, например, сотрудники многофункциональных центров при принятии заявок от клиентов напоминают ему о неуплаченных штрафах. Данные действия не закреплены законом, а, следовательно, некоторые граждане не воспринимают их как побуждение к активным действиям – то есть незамедлительной оплаты штрафов.

Также, с введением электронных уведомлений о назначении штрафа возникла проблема, согласно которой граждане зачастую обжалуют решения ГИБДД в связи с тем, что не получали постановления на руки или не были о них уведомлены.

Так, в соответствии с Решением № 12-446/2016 от 31 октября 2016 г. по делу № 12-446/2016 Ленинского районного суда г. Воронежа (Воронежская область), гражданин обжаловал постановление о назначении штрафа в связи с тем, что уведомление он не получал, также, как и постановление [52]. В свою очередь, инспектор Центра видеофиксации представил доказательства, в соответствии с которыми у ГИБДД не было информации о смене места жительства гражданина, поэтому они направили письмо по известному адресу. Районный суд согласился с доводами инспектора и оставил постановление в силе.

В связи с этим, полагаем, что необходимо урегулировать процесс изменения информации о гражданине в соответствии с современными реалиями. Иными словами, необходимо на законодательном уровне установить срок предоставления изменившейся информации о гражданине, начиная со дня прописки на новом месте жительства.

Также стоит отметить такую частую проблему на практике, как назначение административного наказания лицам, в чьем владении давно не

находится транспортное средство, но постановление о назначении административного наказания приходит именно им.

Так, например, на практике существует два, практически аналогичных случая, когда на гражданина был наложен штраф за превышение скорости транспортного средства, владельцами которых они не являются [53]. И в первом, и во втором решении судом было отказано в удовлетворении обжалования постановлений о назначении административного наказания в виде штрафа по причине того, что они не предоставили доказательства передачи владения транспортным средством [54].

В связи с этим, полагаем, что данные случаи указывают на проблему административного законодательства в области уведомления ГИБДД о передачи прав собственности на транспортные средства. Полагаем, что необходимо искоренить «теневые» сделки купли-продажи автомобилей, а также урегулировать процедуру передачи права.

В итоге данного пункта хотелось бы еще раз выделить основные выводы.

Административное наказание представляет собой меру ответственности, установленную административным законодательством, которая определяется уполномоченным лицом в отношении субъекта, совершившего административное правонарушение в области дорожного движения.

Нами были рассмотрены такие наказания, как предупреждение, лишение права управления транспортным средством, административный арест, обязательные работы, конфискация предмета административного правонарушения, штраф.

Мы приходим к выводу, что в настоящий момент необходимо должно законодательное закрепление, создание эффективных мер, направленных на борьбу с административными правонарушениями в области дорожного движения, а также установление соразмерной ответственности за совершение таких противоправных деяний.

Например, на практике существует два, практически аналогичных случая, когда на гражданина был наложен штраф за превышение скорости транспортного средства, владельцами которых они не являются. И в первом, и во втором рассмотренном нами решении судом было отказано в удовлетворении обжалования постановлений о назначении административного наказания в виде штрафа по причине того, что они не предоставили доказательства передачи владения транспортным средством.

В связи с этим, полагаем, что данные случаи указывают на проблему административного законодательства в области уведомления ГИБДД о передачи прав собственности на транспортные средства. Полагаем, что необходимо искоренить «теневые» сделки купли-продажи автомобилей, а также урегулировать процедуру передачи права.

Законодатель должен уделить особое внимание защите участников дорожного движения, так как это является первостепенной задачей уполномоченных органов и государства. Приняв рекомендации, приведенные в данной главе диссертации, можно будет разрешить обозначенные проблемы, а также снять нагрузку с судебных органов и инспекции дорожных дел.

## **Глава 3 Проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.**

### **3.1 Правовые пробелы и проблемы применения административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения.**

Проанализировав законодательство об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, а также теоретические разработки ученых и различные решения судов, мы пришли к выводу, что на сегодняшний день существует огромное количество пробелов и проблем, связанных с применением административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения.

Обобщим и проанализируем все проблемы, рассмотренные в предыдущих главах данной диссертации, а также сделаем соответствующие выводы.

В настоящий момент существует множество споров, касающихся различных ситуаций, связанных с административной ответственностью за правонарушения в области дорожного движения. Далее, мы проанализируем несколько таких споров с целью включения данного материала в текст магистерской диссертации.

В настоящее время одной из актуальных проблем в России является обеспечение безопасности дорожного движения.

Кроме того, основной задачей государства является обеспечение порядка реализации государственной власти, а также общественного порядка и общественной безопасности. Решение данной проблемы напрямую связано с административными правонарушениями, а также наказанием, полагающимся за их осуществление.

Так, А.А. Кузнецов в своей статье «Привлечение к административной ответственности за нарушения ПДД при использовании средств автоматической фиксации» уделяет внимание проблеме применения средств автоматической фиксации и применения норм Кодекса об административных

правонарушениях в данной сфере. Автор обращает внимание на то, что административное законодательство на сегодняшний день характеризуется пробелами и недостатками в сфере регулирования данных вопросов и в целом методов борьбы с правонарушениями.

В заключении данной статьи автор указывает, что положения об автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения несколько проблематичны, в связи с чем возникает ряд трудностей на практике, связанных с их применением. И с этим нельзя не согласиться.

Мы считаем, что недостатки данных норм, подчеркнутых автором в вышеупомянутой статье, значительно уменьшают возможности использования средств автоматической фиксации, их предназначение и полное функционирование, так как некоторые случаи их применения все же требуют человеческого вмешательства по причине того, что данные средства ошибочно принимают определенные случаи за совершенное правонарушение. Таким образом на сегодняшний день функционирование средств автоматической фиксации невозможно без человеческого вмешательства, что порождает проблемы их практического применения.

В связи с этим, проблемы в данной сфере можно разделить на две части:

- проблемы, которые возникают по причине несовершенства законодательных норм, регулирующих функционирование средств автоматической фиксации;
- организационно-технические проблемы, которые возникают в ходе применения средств автоматической фиксации.

При этом острой проблемой применения средств автоматической фиксации выступает проблема сообщения информации водителям о месте нахождения таких средств. Например, это касается неустановки опознавательных знаков, отсутствие разметки, хотя это регламентировано законодательством. Этот пробел широко используется злоупотребителями

правом, которые незаконно устанавливают дорожные камеры с целью извлечения личной выгоды, прибыли.

Так, например, достаточно известное дело происходило в 2014 году в городе Тюмень, где А. Воронов получил постановление о назначении штрафа за превышение скорости на дороге в размере 500 рублей. Данное решение он обжаловал в Ленинском районном суде города Тюмени, аргументируя своё несогласие со штрафом тем, что предупреждающих знаков на дороге не было, а само средство видеофиксации находилось в кустах, и его невозможно было увидеть. Ленинский районный суд был согласен с доводами А. Воронова и отменил постановление о назначении штрафа.

Данное дело получило широкую огласку, и другие водители последовали за А. Вороновым. Однако, ГИБДД решило обжаловать последнее решение районного суда в областной суд. И областной суд Тюменской области пришел к выводу, что решения районного суда нужно оставить в силе, однако, они с его позицией не согласны. Таким образом, данный суд прямо установил, что средства видеофиксации можно устанавливать без предупреждающих знаков, тем самым делая их более скрытыми. Такое решение наталкивает на мысль, что цель правоприменителей заключается в наложении большего количества штрафов, чем в предупреждении совершения административных правонарушений на дорогах.

На сегодняшний день отмечается острая проблема незаконного использования средств автоматической фиксации. Предпосылкой для возникновения такой проблемы служит отсутствие законодательного закрепления надлежащих требований о конструкции фиксирующих средств. Обращаясь к технической составляющей таких приборов, отметим, что они являются технически-сложными устройствами. Все это говорит о том, что к ним должны предъявлять особые требования в части их функционирования и использования. Похоже, что законодатель не учел техническую составляющую таких устройств и до сих пор не разрешил данную проблему.

Данная проблема является достаточно актуальной, так как данные средства на сегодняшний день широко используются. В связи с этим считаем, что законодателю необходимо пересмотреть свою точку зрения на закрепление положений о таких устройствах. Также данная регламентация должна коснуться и мест установления средств фиксации.

Также, с введением электронных уведомлений о назначении штрафа возникла проблема, согласно которой граждане зачастую обжалуют решения ГИБДД в связи с тем, что не получали постановления на руки или не были о них уведомлены.

Так, в соответствии с Решением № 12-446/2016 от 31 октября 2016 г. по делу № 12-446/2016 Ленинского районного суда г. Воронежа (Воронежская область), гражданин обжаловал постановление о назначении штрафа в связи с тем, что уведомление он не получал, также, как и постановление. В свою очередь, инспектор Центра видеофиксации представил доказательства, в соответствии с которыми у ГИБДД не было информации о смене места жительства гражданина, поэтому они направили письмо по известному адресу. Районный суд согласился с доводами инспектора и оставил постановление в силе.

В связи с этим, полагаем, что необходимо урегулировать процесс изменения информации о гражданине в соответствии с современными реалиями. Иными словами, необходимо на законодательном уровне установить срок предоставления изменившейся информации о гражданине, начиная со дня прописки на новом месте жительства.

Также стоит отметить такую частую проблему на практике, как назначение административного наказания лицам, в чьем владении давно не находится транспортное средство, но постановление о назначении административного наказания приходит именно им.

Так, например, на практике существует два, практически аналогичных случая, когда на гражданина был наложен штраф за превышение скорости транспортного средства, владельцами которых они не являются. И в первом,

и во втором решении судом было отказано в удовлетворении обжалования постановлений о назначении административного наказания в виде штрафа по причине того, что они не предоставили доказательства передачи владения транспортным средством.

В связи с этим, полагаем, что данные случаи указывают на проблему административного законодательства в области уведомления ГИБДД о передачи прав собственности на транспортные средства. Полагаем, что необходимо искоренить «теневые» сделки купли-продажи автомобилей, а также урегулировать процедуру передачи права.

Рассмотрев примеры с установлением «незаметных» средств фиксации сотрудниками ДПС, а также проанализировав проблему таких средств в целом, в пример также можно привести Решение № 12-543/2018 от 28 сентября 2018 г. по делу № 12-543/2018 Альметьевского городского суда (Республика Татарстан), в котором гражданин обжаловал постановление о назначении административного наказания за остановку транспортного средства в неполюженном месте [55]. Как известно из материалов дела, по смыслу ч.3 ст. 28.6 КоАП РФ, особый порядок привлечения лица к административной ответственности осуществляется лишь тогда, когда правонарушение зафиксировано посредством работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, которые обладают функциями фото – и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи.

Данное толкование нормы закона отражено также в пункте 1.1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 18 от 24.10.2006 года «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». В нем указывается, что особый порядок привлечения к административной ответственности может быть использован за административные правонарушения в области дорожного движения при их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными

техническими средствами, которые имеют функции фото- и киносъемки, видеозаписи, либо работают в автоматическом режиме средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Исходя из анализа решения, удалось установить, что правонарушение было зафиксировано при помощи средства «Народный инспектор», который не является специальным техническим средством, а значит и штраф не может быть назначен на основании данного средства.

Суд согласился и удовлетворил жалобу истца.

В связи с чем отметим, что, исходя из анализа, на практике существует немало случаев о назначении штрафа на основании сведений из мобильных приложений либо донесенной информации от иных граждан до сотрудников ГИБДД о совершенном правонарушении. Все это дает нам понять то, что лишь данные официальных средств видеофиксации могут быть использованы в качестве основания для назначения административного наказания. В связи с этим, полагаем, что необходимо включить перечень таких средств в КоАП РФ, с целью предотвращения таких ситуаций.

Помимо описанных нами материалов судебной практики, в научной литературе также высказывается большое количество мнений по поводу проблем административной ответственности в области дорожного движения.

Так, например, К.П. Вова посвятил своё диссертационное исследование на соискание ученой степени кандидата юридических наук теме «Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения». Суть диссертационного исследования состоит в том, что автор рассматривает административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения как относительно самостоятельный, специфический правовой институт, который обладает собственной системно-логической структурой и закрепленными законодательными нормами. В данной работе автор также выносит теоретические и практические предложения по поводу усовершенствования функционирования института в сфере безопасности дорожного движения.

Среди некоторых выводов, мы можем выделить, что:

- автор считает необходимым внесение поправок в некоторые статьи КоАП РФ, предлагая конкретный текст изменений;

Например, автор предлагает ввести статью 2.2.1 под названием «административная ответственность», где будет содержаться именно определение административной ответственности. Данное определение будет общим определением, и находиться после статей об административном правонарушении и форм вины. Однако, её место будет перед статьями о возрасте административной ответственности и административной ответственности должностных лиц.

Нельзя не согласиться с точкой зрения автора, так как, полагая, что административная ответственность – это самостоятельный правовой институт, то и статья нужна соответствующая, которая бы обособляла данную правовую категорию, а также уточняла её;

- также автор полагает, что административные санкции, присутствующие в статьях КоАП РФ, с каждым годом все больше ужесточаются, и только они могут помочь формированию правомерного поведения у граждан, поэтому необходимо разработать эффективные, но не жестокие меры, способствующие уменьшению количества совершенных правонарушений.

Данная точка зрения, на наш взгляд, является абсолютно верной, так как, исходя из статистики ежегодных правонарушений области дорожного движения, их количество становится все больше и больше. А значит, увеличение штрафных санкций не приводит к должному результату. В связи с этим, также считаем, что законодателю следует изменить подход к проводимым реформам законодательства и обратить внимание на данную ситуацию.

Кроме К.П. Вова похожую проблему исследовал А.В. Здольник в диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук на тему «Административная ответственность за правонарушения в сфере

безопасности дорожного движения» [21, с. 55]. В своей работе автор проводит научный анализ проблем реализации административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, правовых пробелов производства по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, вносит предложения по поводу реформирования административного законодательства, которое регулирует отношения обеспечения безопасности дорожного движения.

Автор приходит к выводу, что необходимо закрепить основания остановки транспортных средств в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Считаю данную точку зрения обоснованной, так как в настоящее время очень много случаев, когда со стороны уполномоченных лиц совершаются действия, превышающие их полномочия. Предвзятое отношение к некоторым сотрудникам мешает беспристрастным действиям сотрудника ГИБДД. Именно поэтому необходимо четко закрепить основания для остановки транспортного средства для того, чтобы сотрудник смог с ясной четкостью трактовать свои полномочия и пользоваться ими, не приводя к их превышению.

Автор также подчеркивает, что необходимо создать центры организации дорожного движения и управления им в городах. Данные центры позволят объединить системы реверсивного, приоритетного и маршрутизированного движения, смогли бы управлять силами и средствами ОВД в области дорожного движения. Также нельзя не согласиться с данной точкой зрения, так как данное нововведение позволило бы снять нагрузку с ГИБДД и направлять свою деятельность именно на обеспечение безопасности дорожного движения, имея данную задачу приоритетной.

О.А. Акулкина также посвятила своё диссертационное исследование на соискание ученой степени кандидата юридических наук на тему «Административно-правовая природа ответственности за правонарушения в области дорожного движения» [2, с. 36]. Целью диссертационной работы

послужил анализ правовой природы института административной ответственности за правонарушения, которые посягают на безопасность дорожного движения, в целом. Автор также провел анализ порядка и особенностей привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения.

О.А. Акулкина делает вывод о том, что на сегодняшний день возникает острая проблема по поводу обеспечения безопасности на дорогах во всех сферах, законодательной и практической, а поэтому автор предлагает ввести некоторые изменения в положения Кодекса об административных правонарушениях касательно уточнений для оснований и применяемым санкций административной ответственности за вождение автомобиля в нетрезвом виде, в состоянии наркотического и токсического опьянения.

Мы вынуждены согласиться с мнением автора, так как на сегодняшний день очень много происшествий на дорогах совершается именно по причине того, что водитель находился в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. К счастью, законодатель разделяет данную точку зрения и практически ежегодно ужесточает меры, направленные на борьбу с такими лицами.

Не осталась без внимания и диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук М.В. Мукабенова на тему «Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения» [37, с. 21].

Целью его работы является изучение мер, которые бы способствовали сокращению числа административных правонарушений в области дорожного движения.

Автор приходит к выводу, что проблему надо рассматривать с её «основания», то есть, количество административных правонарушений зависит от правосознания граждан, от их правового нигилизма. Нельзя не согласиться с данной точкой зрения, так как, учитывая постоянные поправки к законодательству, которые, зачастую, не такие эффективные, как

планировались изначально, у граждан все чаще развивается правовой нигилизм – недоверие к государству и действию законодательных норм. Поэтому проблему частых административных правонарушений необходимо решать, начиная с повышения правосознания граждан.

Так, А.А. Кузнецов в своей статье «Привлечение к административной ответственности за нарушения ПДД при использовании средств автоматической фиксации» уделяет внимание проблеме применения средств автоматической фиксации и применения норм Кодекса об административных правонарушениях в данной сфере. Автор обращает внимание на то, что административное законодательство на сегодняшний день характеризуется пробелами и недостатками в сфере регулирования данных вопросов и в целом методов борьбы с правонарушениями.

Мы считаем, что недостатки данных норм, подчеркнутых автором в вышеупомянутой статье, значительно уменьшают возможности использования средств автоматической фиксации, их предназначение и полное функционирование, так как некоторые случаи их применения все же требуют человеческого вмешательства по причине того, что данные средства ошибочно принимают определенные случаи за совершенное правонарушение. Таким образом на сегодняшний день функционирование средств автоматической фиксации невозможно без человеческого вмешательства, что порождает проблемы их практического применения.

В связи с этим, проблемы в данной сфере можно разделить на две части:

- проблемы, которые возникают по причине несовершенства законодательных норм, регулирующих функционирование средств автоматической фиксации;
- организационно-технические проблемы, которые возникают в ходе применения средств автоматической фиксации.

При этом острой проблемой применения средств автоматической фиксации выступает проблема сообщения информации водителям о месте

нахождения таких средств. Например, это касается неустановки опознавательных знаков, отсутствие разметки, хотя это регламентировано законодательством. Этот пробел широко используется злоупотребителями правом, которые незаконно устанавливают дорожные камеры с целью извлечения личной выгоды, прибыли.

Также, в тему диссертационного исследования, стоит обратить внимание и на статью А.Д. Дымберова «О некоторых вопросах административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за правонарушения в области дорожного движения» [19, с. 146]. Автор выносит на рассмотрение некоторые проблемные вопросы, которые затрагивают административную ответственность собственников транспортных средств за правонарушения в области дорожного движения. А.Д. Дымберов предлагает пути совершенствования правового регулирования особого порядка привлечения к ответственности за правонарушения, которые были выявлены посредством специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений.

Как уже было сказано, данная проблема остается по сей день достаточно актуальной, так как существует высокая социальная потребность в надлежащем обеспечении безопасности дорожного движения, которая напрямую зависит от уровня административной деликтности в данной сфере.

Добавим свою точку зрения, считая, что применение достижений научно-технического прогресса в виде использования автоматических средств с целью пресечения, а также предупреждения противоправных деяний в области дорожного движения способствует эффективному, а также с наименьшими затратами, обеспечению социального уровня дорожно-транспортного травматизма.

А.А. Раздобудина в своей статье на тему «Административно-правовые аспекты административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, зафиксированных с применением технических средств фото-, видео-фиксации» также рассматривает данный вопрос [48, с. 236].

Она полагает, что существует острая необходимость в тщательном изучении и анализе составов административных правонарушений, которые содержатся в КоАП РФ. Детальное рассмотрение будет осуществляться в целях совершенствования защиты прав и интересов отдельных граждан, а также всего общества и государства. Кроме того, цель также будет состоять в соблюдении принципов законности, а также прав субъектов в процессе практического применения норм административной ответственности.

Благодаря анализу статьи, мы можем отметить, что результатом указанных мероприятий может стать должное соблюдение принципов справедливости и соразмерности наказания, а это, несомненно, приведет к эффективности обеспечения порядка на дорогах России, а также к уменьшению количества дорожно-транспортных происшествий и снижению их негативных последствий.

К данной теме можно также добавить исследование Е.В. Климовича на тему «Критерии применимости автоматической фиксации к административным правонарушениям в области дорожного движения» [22, с. 63]. Автор в данной статье полагает, что административные правонарушения обладает повышенной опасностью, а значит, необходимо тщательное законодательное закрепления принципа применения автоматических средств.

Мы, в поддержку данной темы, можем также подчеркнуть, что действительно, административные правонарушения обладают повышенной опасностью, так как данный признак кроется в самом определении термина «правонарушение». Мы также считаем, что необходимо уделить особое внимание не увеличению размера штрафов за административные правонарушения, а порядку рассмотрения дел, связанных с наложением штрафа, отмеченных средствами автоматической фиксации. Согласимся с автором, что необходимо законодательное ограничение дел, которые могут рассматриваться в упрощенном порядке, взяв во внимание указанный выше принцип.

А. Кобозева в своей статье на тему «Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения» рассматривает проблемы привлечения к административной ответственности за совершение противоправных деяний в области дорожного движения. Автор анализирует два направления, которые применяются в процессе практической деятельности органов, связанной с реализацией норм законодательства.

Несомненно, нельзя не согласиться с мнением автора данной статьи, которая говорит о проблеме проведения освидетельствования. Мы полагаем, что основной причиной такой проблемы становится удаленность мест отстранения водителя от управления транспортным средством от медицинских учреждений, где возможно провести такое освидетельствование.

В подтверждение указанных доводов, автор также отмечает, что в нашем государстве существует острая необходимость во врачах и фельдшерах, деятельность которых направлена в рассматриваемую область. Кроме того, передвижные медицинские учреждения редко имеют оборудование, способное провести освидетельствование в надлежащем порядке. Зачастую, они не точно определяют концентрацию алкогольных веществ в крови человека, что приводит к нарушению норм административного законодательства.

В связи с этим, полагаем, что необходимо рассмотреть «медицинскую область» привлечения к административной ответственности правонарушителей. Данную проблему можно решить путем увеличения количества передвижных лабораторий, а также повышения качества оборудования, необходимого для проведения освидетельствования.

Авторы статьи «Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения» В. В. Головки, О. И. Бекетов, В. И. Майоров также выносят на рассмотрение

проблему привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения [15, с. 34].

Они полагают, что административная ответственность за иные нарушения Правил дорожного движения, создание аварийной обстановки, а также групповое передвижение, которое создает помехи, причинение ущерба в результате ДТП и иные нарушения упразднены были поспешно. К данной категории они также относят административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством за невыполнение законного требования сотрудника полиции об остановке или предоставлении транспортного средства, включая проезд водителя на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика.

Нельзя также не согласиться с мнениями данных авторов, так как, к примеру, указанное наказание за невыполнение требования сотрудника полиции об остановке совершенно оправдано. В таком случае гражданин, в некотором смысле, злостно уклоняется от содеянного и не желает понести наказание и «ответить за свои поступки», а значит, и другие совершенные им правонарушения останутся без внимания и не повлекут за собой «полезности» для сознания правонарушителя.

С.В. Полякова в своей статье «Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них» проводит анализ признаков административного правонарушения в области дорожного движения, также рассматривает его состав, уделяя особое внимание общественной опасности, представляя её в качестве обязательного общего признака правонарушений. Автор четко указывает на то, что существует насущная проблема частых изменений в законе, низкой эффективности их реализации. В полной мере можно поддержать точку зрения указанного автора, так как, согласно статистике совершенных правонарушений в области дорожного движения и наблюдениям, можно отметить, что большинство правонарушений остаются незамеченными, латентными. Это говорит о том, что нормы законодательства, а также методы борьбы

бессильны против огромного количества противоправных деяний. Следовательно, мы приходим к выводу, который уже неоднократно обозначали – необходимость реформирования законодательства. Таким образом, принцип неотвратимости наказания находится под сомнением в виду перечисленных проблем.

Е.Н. Майорова в своей статье «Об изменении санкций за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» рассматривает некоторые изменения в КоАП РФ, благодаря которым произошло усиление административной ответственности за совершение нарушений в области дорожного движения [35, с. 24]. Автор приходит к выводу, что самым распространенным наказанием за последние годы стал именно административный штраф. И действительно, в настоящее время, штраф занимает особое место среди иных видов наказания. Именно поэтому, ему стоит уделить особое внимание данному виду наказания.

В продолжение данной темы, необходимо уделить внимание статье Е. В. Гвоздевой «Проблемы исполнения административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения». Автор выделяет такую проблему, как сложность с взысканием административного штрафа сотрудниками ГИБДД у правонарушителей.

В связи с этим, можем предложить, что решением такой проблемы могут стать некоторые методы, а именно:

- создание законодательной нормы, согласно которой, сотрудники ГИБДД в обязательном порядке должны донести до правонарушителя информацию о том, что у него имеется неоплаченный штраф, а также установить срок для его уплаты;
- создание законодательной нормы, согласно которой лицу, не уплатившему в срок административный штраф, будет отказано в регистрационно-экзаменационных действиях.

Сейчас принимается немало попыток для оповещения граждан о неуплаченных штрафах, например, сотрудники многофункциональных

центров при принятии заявок от клиентов напоминают ему о неоплаченных штрафах. Данные действия не закреплены законом, а, следовательно, некоторые граждане не воспринимают их как побуждение к активным действиям – то есть незамедлительной оплаты штрафов.

Проблему неотвратимости административного наказания за правонарушения в области дорожного движения исследовала И.Н. Князева. В одноименной статье автор рассматривает проблемы, которые возникают в процессе надлежащего исполнения административного наказания за правонарушения в области дорожного движения. Она приходит к выводу, что большие суммы штрафов необходимо заменить соразмерными наказаниями, так как зачастую, как уже было сказано ранее, граждане вовсе уклоняются от их выплаты. Либо в виду отсутствия денежных средств, либо в виду нежелания.

Таким образом, мы должны согласиться с автором, что необходимо внести поправки к статье 20.25 КоАП РФ, а именно в часть 6, следующими фразами: «Уклонение от исполнения другого вида административного наказания, который был назначен за нарушение порядка применения специального права, предоставленного лицу, — влечет административный арест на срок до пятнадцати суток, или лишение такого специального права на срок до двух лет».

Мы полагаем, что данная рекомендация будет способствовать усилению соблюдения принципа неотвратимости наказания, а, как мы уже указали ранее, данный принцип подвергается сомнению.

А.И. Смоляков в своей статье «К вопросу о необходимости учета экономических факторов при установлении размера административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения» анализирует научные материалы и выявляет причины реализации отдельных административных правонарушений в области дорожного движения. В связи с чем он приходит к выводу о том, что правонарушения, за которые ответственность устанавливается статьями 12.23 и 12.37 КоАП РФ,

экономически несоизмеримы с регламентированным наказанием. Например, это касается того, что некоторые водители полагают, что без страхового полиса ездить гораздо выгоднее, чем покупать его, ведь цена полиса достигает порядка десяти тысяч рублей, а штраф за его отсутствие – восемьсот рублей. Выходит, что даже, если водителя, остановят около 12 раз за год, что маловероятно, страховой полис только тогда в конечном итоге окупится. Как правило, такой штраф водитель получает либо единожды, либо не получает вообще. В этом кроется проблема, которая состоит в экономической невыгодности покупки страхового полиса.

В связи с этим, считаем, что при установлении штрафных санкций законодатель должен учитывать не только общественную опасность деяния, но и экономическую выгоду. Ведь мала вероятность, что приблизительно 10 раз в год гражданина остановят сотрудники ГИБДД с целью проверки документов или по иным причинам.

И, наконец, но далеко не последнюю по данной теме, стоит рассмотреть статью В. Головки «К вопросу о понятии безопасности дорожного движения».

Автор анализирует определение безопасности дорожного движения посредством интересов, устойчивости к угрозе возникновения дорожно-транспортных происшествий. Он указывает, что определение безопасности дорожного движения нельзя сводить только к рассмотрению указанных признаков данного понятия.

ФЗ «О безопасности дорожного движения», рассматривает безопасность дорожного движения в качестве состояния такого процесса, которое отражает уровень защищенности его участников от ДТП, а также последствий происшествий. Подчеркнем, что характерная особенность указанного подхода, полагаем, проявляется в том, что под защиту ставятся как жизненно важные интересы, так и отношения, согласно которым можно говорить об уровне защищенности участников дорожного движения от ДТП. Такой подход вполне оправдан, так как лишь при соблюдении нормальных

общественных отношений можно достичь обеспечения интересов общества и государства.

Поэтому, мы приходим к выводу, что законодатель должен уделить особое внимание защите участников дорожного движения, так как это является первостепенной задачей уполномоченных органов и государства.

Подводя итог анализу всех вышеперечисленных трудов, мы приходим к выводу, что в настоящий момент существует несколько проблем, связанных с административной ответственностью за правонарушения в области дорожного движения, а именно:

- увеличение числа административных правонарушений в области дорожного движения;
- низкий уровень правосознания граждан вследствие недоверия к государству;
- проблемы, которые связаны с несовершенством законодательных норм;
- организационно-технические проблемы, которые связаны со средствами фиксации административных правонарушений.
- проблемы проведения освидетельствования;
- проблема, состоящая в том, что административная ответственность за иные нарушения Правил дорожного движения, создание аварийной обстановки, а также групповое передвижение, которое создает помехи, причинение ущерба в результате ДТП и иные нарушения упразднены были поспешно;
- иные рассмотренные проблемы.

В целом в своей научной статье мы указывали на то, что все проблемы можно подразделить на две категории:

- проблемы, которые связаны с несовершенством законодательных норм;
- организационно-технические проблемы, которые связаны со средствами фиксации административных правонарушений.

Законодатель должен уделить особое внимание защите участников дорожного движения, так как это является первостепенной задачей уполномоченных органов и государства.

Отсутствие законодательного закрепления понятия административной ответственности порождает двойственность трактовки не только самого рассматриваемого термина, но и многих других норм, устанавливающих административную ответственность. В частности, норм, содержащихся в основном акте данного института - Кодексе об административных правонарушениях РФ. Следовательно, это приводит не только к полемике вокруг данного вопроса, но и к ошибкам в правоприменительной деятельности.

На наш взгляд, законодательное закрепление термина «административная ответственность» отразит характеристику самого определения, поможет определить его признаки, а также внести определенность в иные нормы административного законодательства.

Также целесообразно выделить проблему отсутствия законодательной регламентации действий должностного лица в ситуации, когда обнаруживаются данные, в достаточной мере свидетельствующие о совершенном правонарушении. Следует согласиться с данной точкой зрения, так как на сегодняшний день данный фактор является одним из самых распространенных поводов возбуждения дела об административном правонарушении в области дорожного движения. Таким образом, мы полагаем, что законодателю необходимо внести изменения в существующие положения в части действий сотрудника дорожной инспекции (и должностного лица в целом) после обнаружения достаточных оснований для установления события правонарушения.

Еще одной острой проблемой является ненадлежащий порядок информирования водителей о местах нахождения средств автоматической фиксации. По данному поводу на практике происходит большое количество споров, на которые невозможно не обратить внимание. Также это связано с

тем, что, пользуясь недостатками данного положения, некоторые лица незаконно устанавливает камеры на дорогах для получения личной прибыли. Законно установленные средства должны быть обязательно обозначены дорожной разметкой и дорожными знаками.

Также мы выделили проблему проведения освидетельствования. Мы полагаем, что основной причиной такой проблемы становится удаленность мест отстранения водителя от управления транспортным средством от медицинских учреждений, где возможно провести такое освидетельствование. Необходимо рассмотреть «медицинскую область» привлечения к административной ответственности правонарушителей. Данную проблему можно решить путем увеличения количества передвижных лабораторий, а также повышения качества оборудования, необходимого для проведения освидетельствования.

Только при учете всех описанных замечаний и рекомендаций возможно будет решить проблемы расследования и возбуждения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения. Устранение хотя бы таких проблем приведет к более эффективному производству по делу, а также улучшению ситуации на дорогах.

### **3.2 Совершенствование правовых норм об административной ответственности за нарушения безопасности дорожного движения и практики их применения.**

Благодаря анализу законодательных проблем об административной ответственности в области дорожного движения, мы выяснили, что совершенствование данного законодательства требует глобальных поправок, с учетом всех правовых пробелов и недостаточной эффективности принимаемых мер в практической деятельности.

Смысл преобразования административного законодательства заключается в том, что правонарушения в области дорожного движения влекут значительные потери как социальные, так и экономические.

Неоднократно обсуждалась тема введения балльной системы учета нарушений Правил дорожного движения. Одни считают, что она негативно будет влиять на деятельность работников дорожной инспекции, но мы присоединяемся к иной точке зрения, согласно которой балльная система – это эффективная система борьбы с правонарушителями [67, с. 323].

Как мы уже увидели из анализа практики и научной литературы, значительное количество транспортных происшествий совершается по причине того, что в настоящее время отсутствует действенный механизм воздействия на злостных правонарушителей. Полагаем, что, если совершенствовать административное законодательство даже в этом направлении, то это позволит сократить статистику правонарушений на дорогах, а также позволить остальным гражданам более безопасно находиться на дороге.

В тексте данной работы мы неоднократно выделяли проблему отсутствия законодательного закрепления понятия административной ответственности, что порождает двойственность трактовки не только самого рассматриваемого термина, но и многих других норм, устанавливающих административную ответственность. В частности, норм, содержащихся в основном акте данного института - Кодексе об административных правонарушениях РФ. Следовательно, это приводит не только к полемике вокруг данного вопроса, но и к ошибкам в правоприменительной деятельности.

На наш взгляд, законодательное закрепление термина «административная ответственность» отразит характеристику самого определения, поможет определить его признаки, а также внести определенность в иные нормы административного законодательства.

Следующая проблема касается введения антирадаров и то, что они, как правило, устанавливаются именно теми, кто не соблюдает скоростной режим. Превышение скорости движения – совершенно обычная практика среди водителей, но только на тех участках, где нет видеонаблюдения.

Полагаем, что такие деяния, как намеренное превышение скорости, можно считать как деяние, представляющее повышенную общественную опасность. В связи с чем, мы считаем, что необходимо законодательно урегулировать использование антирадаров в автомобилях.

Многие ученые также считают, что использование антирадаров посягает на нормальную работу должностного лица по обеспечению безопасности дорожного движения [8, с. 24].

Не только в рамках национальной науки рассматривается данный вопрос. Ряд зарубежных стран уже предприняли попытки запрета использования таких приборов. Например, в Германии уже запрещено применение установленных в салоне автомобиля средств, которые позволяют обнаружить сигналы радаров дорожной полиции [73, с. 1]. Кроме того, там устанавливается более строгое наказание, чем за простое правонарушение, а именно тюремное заключение до 5 лет или значительный штраф. А после судебного разбирательства прибор подлежит конфискации.

Таким образом, мы видим, что за рубежом использование средств определения аппаратов для соблюдения скоростного режима карается довольно жестоко, такие правонарушения обладают повышенной общественной опасностью, создающие угрозу для нормального порядка дорожного движения, нормальной деятельности сотрудников дорожной службы, а также для всех участников дорожного движения.

Российским же административным законодательством в настоящее время не предусмотрена ответственность за применение технических средств обнаружения приборов контроля скоростного режима на дорогах. Полагаем, что это оказывает негативное влияние на обеспечение безопасности дорожного движения. В связи с чем мы можем предложить введение штрафных санкций за использование таких технических средств в размере 500-1000 рублей. 500 рублей – за впервые совершенное правонарушение, 1000 рублей – за повторное нарушение. Считаем, что введение штрафов за совершение такого рода правонарушений позволит более тщательно следить

за скоростным режимом, а сознание водителей в большинстве случаев изменится под угрозой такого наказания.

Но антирадарные приборы далеко не самая большая опасность для безопасности дорожного движения. Наибольшую опасность представляет использование средств связи водителями во время нахождения их за рулем автомобиля. Зачастую, водители стали пользоваться системами свободного движения рук во время телефонного разговора, однако, не все автомобили оборудованы такой системы. Поэтому, несмотря на то, что административное законодательство устанавливает наказание в виде штрафа за использование средств сотовой связи с применением рук, все еще на сегодняшний день большое количество людей совершают данное правонарушение и зачастую безнаказанно.

Мы считаем, что необходимо ввести административную ответственность за использование радиоэлектронных средств не только за разговоры по нему, но и за написание смс-сообщений, использование различных приложений и иные действия, кроме использования автомобильного навигатора.

Например, в Ирландии за совершении такого деяния полагается жесткий штраф в размере около 500 евро. Альтернативным наказанием является тюремное заключение на 3 месяца [70, с. 2-3]. Но при этом, если правонарушитель оплачивает штраф в течение 7 дней, то его размер существенно сокращается до 90 евро. И наоборот, при несвоевременной оплате штрафа, его размер с каждым днем увеличивается [71, с. 301].

Полагаем, необходимо и Российской Федерации увеличить размер данного штрафа для того, чтобы водители под угрозой уплаты более серьезной суммы ответственно подходили к использованию средств сотовой связи.

Помимо указанных нами опасных явлений, самым опасным, на наш взгляд, является вождение в нетрезвом виде. Зачастую именно по данной

причине совершаются дорожно-транспортные происшествия, и решение данного вопроса не один год стоит у правоприменителей на первом плане.

В науке также неоднократно обсуждались решения такой проблемы. Была высказана точка зрения по поводу того, чтобы установить четкую дифференциацию административной ответственности в зависимости от степени опьянения [16, с. 216]. Но нашлись и противники данной точки зрения, указывающие на то, что при любой степени опьянения виновный несет одинаковую степень общественной опасности для участников дорожного движения.

Мы считаем, что необходимо все же дифференцировать ответственность по степени опьянения, так как влияние алкоголя и медицинских препаратов на организм различны. Полагаем, что медицинский препарат, содержащий тот же спирт, при нормальной реакции организма человека не окажет такого влияния, как любой вид алкогольного напитка, затуманивающий разум любого человека.

Исходя из статей журнала «Santé du Monde» в настоящий момент существует несколько групп медицинских препаратов, оказывающих негативное влияние на организм человека: снотворные; препараты для нервной системы; препараты от аллергии; препараты болеутоляющие и возбуждающие; препараты для лечения эпилепсии и гипертонии [74, с. 108].

Прием таких препаратов способен снизить концентрацию и внимание водителя, склонить его ко сну или наоборот, к повышенной возбужденности организма. С другой стороны, мы считаем, что необходимо дифференцировать данные препараты, так как, например, снотворные препараты влияют на всех людей одинаково – склоняют ко сну. Препараты, успокаивающие нервную систему, например, на растительных компонентах, на наш взгляд, окажут более благоприятное влияние (при нормальной реакции организма): снизится возбудимость, появится ясность ума и сознания, что позволит улучшить концентрацию внимания на дороге. Для этого необходимо, чтобы было изменено законодательство на

международном уровне, а отпуск препаратов был назначен врачом после проведения ряда исследований во избежание негативных последствий в реакции организма человека, принимающего такие препараты. Однако, зарубежное законодательство стоит на пути запрета таких препаратов для водителей, например, в Швеции, Дании и Финляндии на упаковках препаратов, оказывающих влияние на организм, стоит красный ярлык, предупреждающий людей о непредсказуемом его влиянии на организм, особенно водителей [72, с. 50]. Считаем, что данный опыт также необходимо перенять с целью разграничения лекарственных препаратов и повышения безопасности дорожного движения.

Несмотря на то, что существует медицинский запрет на управление транспортным средством под лекарственными препаратами, ухудшающими внимание, российским законодательством не установлено административное наказание за их принятие, только за те, в составе которых находится спирт (средств для горла, от кашля, для нервной системы и иные).

Полагаем, что необходимо установить четкое разграничение лекарственных препаратов, а препараты, оказывающие влияние на внимательность водителей, запретить к применению под угрозой штрафа или изъятия водительских прав. Нельзя сказать, что российское законодательство совсем не содержит нормативно-правовые акты, регламентирующие данный вопрос. Например, Приказ Минздрава № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» регламентирует, что в ходе проведения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения у водителя необходимо в обязательном порядке выявлять нарушение функционального состояния, с последующим отстранением от работы с источниками повышенной опасности [47].

Например, в Европейской Конвенции о международных последствиях лишения права управления транспортными средствами (ETS № 88) написано,

что водитель может быть лишен права управления транспортным средством, если он:

- находится в состоянии опьянения или под воздействием алкоголя;
- находится под воздействием наркотиков или иных веществ;
- находится в плохом физическом состоянии или состоянии сильной усталости.

Таким образом мы считаем, что при выявлении нарушения функционального состояния человека данная процедура помогает своевременно отстранить человека от работы с источниками повышенной опасности, включая от вождения автомобиля. В следствие чего считаем, что у сотрудников полиции должно быть право устранения водителей от управления транспортным средством, если у должностного лица есть достаточные основания полагать, что он управляет транспортным средством с нарушением функций организма, которые создают опасность для участников дорожного движения.

Полагаем, что необходимо ввести административную ответственность за использование радиоэлектронных средств не только за разговоры по нему, но и за написание смс-сообщений, использование различных приложений и иные действия, кроме использования автомобильного навигатора.

Еще раз подчеркнем, что необходимо все же дифференцировать ответственность по степени опьянения, так как влияние алкоголя и медицинских препаратов на организм различны. Полагаем, что медицинский препарат, содержащий тот же спирт, при нормальной реакции организма человека не окажет такого влияния, как любой вид алкогольного напитка, затуманивающий разум любого человека.

В заключении хотелось бы отметить, что предложенные поправки в законодательство носят рекомендательный характер, однако, считаем, что их принятие позволило бы обезопасить участников дорожного движения, восстановить нормальную работу сотрудников дорожной инспекции и оградить самих водителей от совершения опасных правонарушений.

## Заключение

В заключении мы бы хотели выделить основные выводы, сделанные нами в процессе диссертационного исследования.

Мы рассмотрели все этапы исторического становления законодательного регулирования правонарушений в области дорожного движения. Исходя из проанализированных изменений, мы можем отметить несколько этапов развития российского законодательства в данной области:

- первый этап длится с неизвестных времен (предположительно, с появлением первых обычаев движения транспортных средств) и до 20-ого века. В это время были приняты первые попытки установления ответственности за нарушение правил езды на трактах, появились требования к ширине дорог, а также некоторые правила сохранения дорог в городах и других населенных пунктах;
- второй этап длится с 1900 года и до 1984 года. Этап знаменуется попытками принятия единого акта, регламентирующего административную ответственность и порядок производства по делам об административных правонарушениях;
- третий этап длится с 1984 года и до 2001 года. В ходе данного этапа происходило развитие кодифицированного акта об административных правонарушениях, учет ошибок в правоприменительной деятельности;
- четвертый этап - с 2001 года – по настоящее время. Этап связан с принятием современного Кодекса об административных правонарушениях.

Развитие законодательства об административных правонарушениях за нарушение правил дорожного движения находится на четвертом этапе развития. Это говорит о том, что за три предыдущих этапа были учтены все ошибки, которые совершались правоприменителями в те времена. Развитие законодательства было обусловлено появлением первых автомобилей и

дорог, необходимостью регулирования дорожного движения. С каждым годом растет потребность человека в наличие транспортного средства либо пользования им, вследствие чего, законодательство об административных правонарушениях в области дорожного движения будет совершенствоваться с развитием автомобильной сферы.

Понятие административной ответственности следует рассматривать на основании совокупности общественных отношений, возникающих в ходе осуществления дорожного движения. Субъектами административной ответственности при этом являются как водители транспортных средств, так и пешеходы, являющиеся участниками дорожного движения.

Отсутствие законодательного закрепления понятия административной ответственности порождает двойственность трактовки не только самого рассматриваемого термина, но и многих других норм, устанавливающих административную ответственность.

Все авторы, исследующие данную проблему, отталкиваются от того, что институт административной ответственности – это институт административного принуждения. Так, административная ответственность – это вид государственного принуждения, цель которого состоит в привлечении к административной ответственности лиц, виновных в совершении административных правонарушений, содержащихся в нормативно-правовых актах Российской Федерации, а также наложение на таких лиц соответствующих причиненному вреду санкций.

Признаками административной ответственности являются:

- административная ответственность в области дорожного движения представляет собой целостный механизм, основанный на совокупности материальных и процессуальных административно-правовых норм, одни из которых, а именно материальные, содержатся в нормативно-правовых актах РФ и субъектов РФ;

- административная ответственность в области дорожного движения может возникать только вследствие совершения административного правонарушения;
- последним основным признаком административной ответственности в области дорожного движения является отражение данной категории как самостоятельного процессуального производства.

Перечисленные признаки административной ответственности отражают сущность института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, позволяют определить его характерные особенности, отличающие его от иных правовых институтов.

Еще одной правовой категорией, способной раскрыть специфику института административной ответственности, является её структура.

Структуру административной ответственности составляют следующие элементы:

- основания для возникновения административной ответственности;
- субъекты административной ответственности;
- условия для установления административной ответственности;
- мера административной ответственности. Иными словами, наказание, следующее за совершение административного правонарушения;
- процедура административной ответственности или административное производство по делу.

Кроме отсутствия законодательного закрепления определения административной ответственности, также мы выявили проблему исполнения принципа неотвратимости наказания.

Мы приходим к выводу, что в настоящий момент необходимо должно законодательное закрепление, создание эффективных мер, направленных на борьбу с административными правонарушениями в области дорожного движения, а также установление соразмерной ответственности за совершение таких противоправных деяний.

Задачами, необходимыми для обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, являются:

- полное, всестороннее и объективное исследование всех обстоятельств по делу;
- разрешение дела в соответствии с законодательными актами РФ;
- установление причин совершения правонарушения;
- обеспечение исполнения постановления об административном правонарушении.

Регламентированные законодательством задачи административного производства по делу пронизывают все стадии: от выявления административного правонарушения до соблюдения исполнения постановления и наказания.

При этом стадия возбуждения дела об административном правонарушении играет важную роль во всем производстве, так как содержит в себе систему всех выполняемых процессуальных действий, цель которых заключается в выявлении, оценке и фиксации доказательств по делу.

Стадия возбуждения административного дела является первоначальным этапом административного производства.

Как правило, выделяют две формы административного производства:

- обычная (простая) форма производства;
- усложненная форма производства

Мы полагаем, что законодателю необходимо внести изменения в существующие положения в части действий сотрудника дорожной инспекции (и должностного лица в целом) после обнаружения достаточных оснований для установления события правонарушения.

Обращая внимание на особенности административных правонарушений в сфере дорожного движения, отметим, что административное производство – это деятельность уполномоченных лиц по выявлению и надлежащей фиксации нарушений в области дорожного движения, включая действия по расследованию дела, выяснению причин

совершения правонарушения, а также принятие мер по предупреждению совершения новых правонарушений.

Наиболее сложная процедура административного производства заключается в проведении административного расследования.

С момента появления норм об автоматической фиксации нарушений ПДД, возник ряд проблем с их применением. Например, острой проблемой является ненадлежащий порядок информирования водителей о местах нахождения средств автоматической фиксации. По данному поводу на практике происходит большое количество споров, на которые невозможно не обратить внимание. Также это связано с тем, что, пользуясь недостатками данного положения, некоторые лица незаконно устанавливает камеры на дорогах для получения личной прибыли. Законно установленные средства должны быть обязательно обозначены дорожной разметкой и дорожными знаками.

Также мы выделили проблему проведения освидетельствования. Мы полагаем, что основной причиной такой проблемы становится удаленность мест отстранения водителя от управления транспортным средством от медицинских учреждений, где возможно провести такое освидетельствование. Необходимо рассмотреть «медицинскую область» привлечения к административной ответственности правонарушителей. Данную проблему можно решить путем увеличения количества передвижных лабораторий, а также повышения качества оборудования, необходимого для проведения освидетельствования.

Только при учете всех описанных замечаний и рекомендаций возможно будет решить проблемы расследования и возбуждения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения. Устранение хотя бы таких проблем приведет к более эффективному производству по делу, а также улучшению ситуации на дорогах.

В настоящий момент необходимо должное законодательное закрепление, создание эффективных мер, направленных на борьбу с

административными правонарушениями в области дорожного движения, а также установление соразмерной ответственности за совершение таких противоправных деяний.

Например, на практике существует два, практически аналогичных случая, когда на гражданина был наложен штраф за превышение скорости транспортного средства, владельцами которых они не являются. И в первом, и во втором рассмотренном нами решении судом было отказано в удовлетворении обжалования постановлений о назначении административного наказания в виде штрафа по причине того, что они не предоставили доказательства передачи владения транспортным средством.

В связи с этим, полагаем, что данные случаи указывают на проблему административного законодательства в области уведомления ГИБДД о передачи прав собственности на транспортные средства. Полагаем, что необходимо искоренить «теневые» сделки купли-продажи автомобилей, а также урегулировать процедуру передачи права.

Законодатель должен уделить особое внимание защите участников дорожного движения, так как это является первостепенной задачей уполномоченных органов и государства. Приняв рекомендации, приведенные в данной главе диссертации, можно будет разрешить обозначенные проблемы, а также снять нагрузку с судебных органов и инспекции дорожных дел.

На практике существует немало случаев о назначении штрафа на основании сведений из мобильных приложений либо донесенной информации от иных граждан до сотрудников ГИБДД о совершенном правонарушении. Все это дает нам понять то, что лишь данные официальных средств видеофиксации могут быть использованы в качестве основания для назначения административного наказания. В связи с этим, полагаем, что необходимо включить перечень таких средств в КоАП РФ, с целью предотвращения таких ситуаций.

Подводя итог анализу всех вышеперечисленных трудов, мы приходим к выводу, что в настоящий момент существует несколько проблем, связанных с административной ответственностью за правонарушения в области дорожного движения, а именно:

- увеличение числа административных правонарушений в области дорожного движения;
- низкий уровень правосознания граждан вследствие недоверия к государству;
- проблемы, которые связаны с несовершенством законодательных норм;
- организационно-технические проблемы, которые связаны со средствами фиксации административных правонарушений.
- проблемы проведения освидетельствования;
- проблема, состоящая в том, что административная ответственность за иные нарушения Правил дорожного движения, создание аварийной обстановки, а также групповое передвижение, которое создает помехи, причинение ущерба в результате ДТП и иные нарушения упразднены были поспешно;
- иные рассмотренные проблемы.

Законодатель должен уделить особое внимание защите участников дорожного движения, так как это является первостепенной задачей уполномоченных органов и государства.

Отсутствие законодательного закрепления понятия административной ответственности порождает двойственность трактовки не только самого рассматриваемого термина, но и многих других норм, устанавливающих административную ответственность. В частности, норм, содержащихся в основном акте данного института - Кодексе об административных правонарушениях РФ. Следовательно, это приводит не только к полемике вокруг данного вопроса, но и к ошибкам в правоприменительной деятельности.

На наш взгляд, законодательное закрепление термина «административная ответственность» отразит характеристику самого определения, поможет определить его признаки, а также внести определенность в иные нормы административного законодательства.

Также целесообразно выделить проблему отсутствия законодательной регламентации действий должностного лица в ситуации, когда обнаруживаются данные, в достаточной мере свидетельствующие о совершенном правонарушении. Следует согласиться с данной точкой зрения, так как на сегодняшний день данный фактор является одним из самых распространенных поводов возбуждения дела об административном правонарушении в области дорожного движения. Таким образом, мы полагаем, что законодателю необходимо внести изменения в существующие положения в части действий сотрудника дорожной инспекции (и должностного лица в целом) после обнаружения достаточных оснований для установления события правонарушения.

Также мы выделили проблему проведения освидетельствования. Мы полагаем, что основной причиной такой проблемы становится удаленность мест отстранения водителя от управления транспортным средством от медицинских учреждений, где возможно провести такое освидетельствование. Необходимо рассмотреть «медицинскую область» привлечения к административной ответственности правонарушителей. Данную проблему можно решить путем увеличения количества передвижных лабораторий, а также повышения качества оборудования, необходимого для проведения освидетельствования.

Только при учете всех описанных замечаний и рекомендаций возможно будет решить проблемы расследования и возбуждения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения. Устранение хотя бы таких проблем приведет к более эффективному производству по делу, а также улучшению ситуации на дорогах.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Агапов А. Б. Административное право в 2 т. Том 1. Общая часть: учебник для бакалавриата и магистратуры / А. Б. Агапов. – 11-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2019. – 471 с.
2. Акулкина О.А. Административно-правовая природа ответственности за правонарушения в области дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: /<http://www.dissercat.com/content/administrativno-pravovaya-priroda-otvetstvennosti-za-pravonarusheniya-v-oblasti-dorozhnogo-d#ixzz5Wej6jPX9> (дата обращения 01.02.2021)
3. Алехин А.П. Административное право России. Общая часть: учебник для вузов / А.П. Алехин. – М.: Зерцало-М, 2018. – 480 с.
4. Андреев А. И. Судебник 1589 г. и его списки / А.И. Андреев. – Известия Российской академии наук. – Л., 1924. – 588 с.
5. Антонова Л.Б. Проблемы назначения административных наказаний // Вестник Воронежского института МВД России. – 2015. – №. 2. – С. 75-78.
6. Бахрах Д.Н., Россинский Б.В., Стариков Ю.Н. Административное право. Учебник. 3-е издание, пересмотренное и дополненное / Д.Н. Бахрах, Б.В. Россинский, Ю.Н. Стариков. – М., Норма. – 816 с.
7. Белокобыльский Н.Н. Транспортные правонарушения в административном и уголовном законодательстве / Н.Н. Белокобыльский // Научные труды. Российская академия юридических наук. – 2003. – Вып. 3: В 3 т. – М., 2003. – С. 313-316.
8. Бондарь Е.О, Садовничева Д.М. Сравнительно - правовой анализ привлечения водителей к ответственности за нарушение правил дорожного движения на примере России и Испании / Е.О. Бондарь, Д.М. Садовничева // Вестник Московского университета МВД России. – 2017. – №. 5. – С. 22-25.

9. Братановский С.Н. Административное право: учебник / С.Н. Братановский. – Саратов: Электронно-библиотечная система IPRbooks, 2012. – 511 с.
- 10.Верхотуров Ю.И. Харьковская Г.З. История отечественного государства и права. Учебно-методическое пособие / Ю.И. Верхотуров, Г.З. Харьковская. – Краснодар, 2012. – 433 с.
- 11.Вова К.П. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL <http://www.dissercat.com/administrativnaya-otvetstvennost-za-pravonarusheniya-v-oblasti-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения 10.03.2019).
- 12.Гапонов О.Н., Исаев В.М. Проблемы достижения целей применения отдельных мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения / О.Н. Гапонов, В.М. Исаев // Юридическая наука. – 2017. – №. 3. С. 178-182.
- 13.Гвоздева Е.В. Проблемы исполнения административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения / Е.В. Гвоздева // Вестник Вятского государственного университета. – 2015. – №. 2. – С. 66-70.
- 14.Головко В.В. К вопросу о понятии безопасности дорожного движения / В.В. Головко // Правопорядок: история, теория, практика. – 2015. – №. 1 (4). – С. 62-71.
- 15.Головко В.В., Бекетов О.И., Майоров В.И. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / В.В. Головко, О.И. Бекетов, В.И. Майоров // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2017. – №. 2 (65). – С. 34-38.
- 16.Гончаров И.В. Проблема управления транспортным средством: уголовно-правовой аспект / И.В. Гончаров // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – 2017. – №. 6 (119). – С. 214-219.

17. Гришаков А.Г. Особенности исполнения предупреждения и административного штрафа как видов наказания за административные правонарушения / А.Г. Гришаков // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2012. – В. 55. – №. 3. – С. 35-38.
18. Давыдова Н.Ю. Административное право учебное пособие / Н.Ю. Давыдова. – Оренбург: Оренбургский государственный университет, ЭБС АСВ, 2017. – 224 с.
19. Дымберов А.Д. О некоторых вопросах административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за правонарушения в области дорожного движения / А.Д. Дымберов // Вестник Московского университета МВД России. – 2018. – №. 2. – С. 145-149.
20. Европейская конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ETS N 88) [рус., англ.] (Вместе с «Общим перечнем правонарушений в области дорожного движения») (Заключена в г. Брюсселе 03.06.1976) // Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. – М.: СПАРК, 1998. – С. 331 - 335.
21. Здольник А.В. Административная ответственность за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL <http://www.dissercat.com/administrativnaya-otvetstvennost-za-pravonarusheniya-v-oblasti-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения 10.03.2019).
22. Климович Е.В. О критериях применимости автоматической фиксации к административным правонарушениям в области дорожного движения / Е.В. Климович // Вестник Омской юридической академии. – 2017. – В. 14. – №. 4. – С. 60-64.
23. Князева И.Н. Проблема неотвратимости административного наказания за правонарушения в области дорожного движения / И.Н. Князева // Правопорядок: история, теория, практика. – 2018. – №. 1 (16). – С. 6-10.

24. Кобозева Н.А. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / Н.А. Кобозева // Вестник Белгородского юридического института МВД России. – 2013. – № 1. – С. 77-81.
25. Кодекс РСФСР Об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) // Ведомости ВС РСФСР. – 1984. – N 27. – ст. 909.
26. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ – 07.01.2002. – N 1 (ч. 1). – ст. 1.
27. Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации от 08.03.2015 N 21-ФЗ // Российская газета. – N 49. – 11.03.2015.
28. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020. (Дата обращения 01.12.2020).
29. Косицин И. А., Жданов Н. М. Вторая всероссийская научно-практическая конференция «Актуальные проблемы административной ответственности» / И.А. Косицин, Н.М. Жданов // Административное право и процесс. – 2009. – № 3. – С. 38-41.
30. Кузнецов А.В. Привлечение к административной ответственности за нарушения ПДД при использовании средств автоматической фиксации / А.В. Кузнецов // Психопедагогика в правоохранительных органах. – 2013. – № 4 (55). – С. 72-77.
31. Лещина Э.Л. Дисциплинарное принуждение по административному праву: понятие, признаки, структура / Э.Л. Лещина // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. – 2019. – № 1. – С. 87-95.
32. Липатов Э.Г. Административное право: учебник / Э.Г. Липатов. – М.: Дашков и К, Ай Пи Эр Медиа, 2018. – 456 с.

33. Лихов А.Р. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения. Нальчик, 2008. – 233 с.
34. Майоров В. И. Системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения / В.И. Майоров // Транспортное право. – 2008. – № 2. – С. 10-12.
35. Майорова Е.Н. Об изменении санкций за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения / Е.Н. Майорова // Правопорядок: история, теория, практика. – 2014. – №. 2 (3). – С. 23-26.
36. Манохин В.М. Административная ответственность в СССР: монография / В.М. Манохин – М., 1988. – 554 с.
37. Мукабенова М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://a.mvd.ru/upload/site120/> (дата обращения 10.03.2019).
38. Осадчий С.В. Привлечение к административной ответственности юридических лиц, за нарушения в сфере безопасности дорожного движения / С.В. Осадчий // Актуальные проблемы юриспруденции: сб. ст. по матер. X междунар. науч.-практ. конф. № 5(10). – Новосибирск: СибАК, 2018. – С. 15-24.
39. Полякова С.В. Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них / С.В. Полякова // Вестник Омской юридической академии. – 2017. – В. 14. – №. 4. – С. 85-88.
40. Попов Л.Л., Шергин А.П. Управление. Гражданин. Ответственность (Сущность, применение и эффективность административных взысканий) / Л.Л. Попов, А.П. Шергин. – Л., 1975. – 338 с.
41. Попова Н. Ф. Административное право: учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Н.Ф. Попова. – 3-е изд., испр. и доп. – М: Издательство Юрайт, 2019. – 341 с.

42. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении КоАП РФ» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – N 6. – 2005.
43. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 4 мая 2016 г. по делу № 93-АД16-1 [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 10.03.2019).
44. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 N 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – N 12. – декабрь, 2006.
45. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 «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. – N 227. – 23.11.1993.
46. Правонарушения за 2015-2019 года [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения 10.03.2019).
47. Приказ Минздрава России от 18.12.2015 N 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» // Российская газета. – N 60. – 23.03.2016.
48. Раздобудина А.А. Административно-правовые аспекты административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, зафиксированных с применением технических средств фотовидеофиксации / А.А. Раздобудина // Вестник Краснодарского университета МВД России. – 2015. – №. 4 (30). – С. 235-238.
49. Решение Ленинского районного суда г. Тюмени по делу А. Воронова [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://leninsky.tum.sudrf.ru/> (дата обращения 10.03.2019).

50. Решение от 22 июля 2015 г. Ахтубинский районный суд Астраханской области [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://RosPravosudie.com>. (дата обращения 10.04.2019).
51. Решение от 14 марта 2012 г. по делу об административном правонарушении, предусмотренном ст. 20.13 КОАП РФ. Г. Киселевск Кемеровской области [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://RosPravosudie.com>. (дата обращения 10.04.2019).
52. Решение № 12-446/2016 от 31 октября 2016 г. по делу № 12-446/2016 Ленинского районного суда г. Воронежа (Воронежская область) [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://RosPravosudie.com>. (дата обращения 10.04.2019).
53. Решение № 12-270/2016 от 24 июня 2016 г. по делу № 12-270/2016 Кстовский городской суд (Нижегородская область) [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://RosPravosudie.com>. (дата обращения 10.04.2019).
54. Решение от 21 мая 2015 года № 12-81/2015 Истринского городского суда (Московская область) [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://RosPravosudie.com>. (дата обращения 10.04.2019).
55. Решение № 12-543/2018 от 28 сентября 2018 г. по делу № 12-543/2018 Альметьевского городского суда (Республика Татарстан) [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://RosPravosudie.com>. (дата обращения 10.04.2019).
56. Серков П.П. Административная ответственность: проблемы и пути совершенствования: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.14 / П.П. Серков – М., 2010. – 230 с.
57. Смоляков А.И. К вопросу о необходимости учета экономических факторов при установлении размера административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения / А.И. Смоляков // Вестник Омской юридической академии. – 2018. – В. 15. – №. 3. – С. 351-355.

58. Статистика административных правонарушений [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://мвд.рф/Deljatelnost/statistics> (дата обращения 02.12.2019).
59. Стахов А.И. Административное право России: учебник и практикум для бакалавриата и специалитета / А.И. Стахов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М: Издательство Юрайт, 2019. – 481 с.
60. Тимошенко И.В. Административная ответственность: учебное пособие / И.В. Тимошенко. – М, 2014. – 241 с.
61. Тихомиров М.Н., Елифанов П.П. Соборное уложение 1649 года / М.Н. Тихомиров, П.П. Елифанов. – М., Изд-во Моск. ун-та, 1961. – 455 с.
62. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ // Российская газета. – N 113, 18.06.1996. – N 114, 19.06.1996. – N 115, 20.06.1996. – N 118, 25.06.1996.
63. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 21 июня 1961 года «О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке» // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1961. – N 35. – ст. 368.
64. Федеральный закон от 27.05.1998 N 76-ФЗ «О статусе военнослужащих» // Собрание законодательства РФ. – N 22. – 01.06.1998. – ст. 2331.
65. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. – N 245. – 26.12.1995.
66. Федеральный закон от 22.11.1995 N 171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» // Российская газета. – N 231. – 29.11.1995.
67. Цындра В.Н. Бальная система административных наказаний: анализ зарубежного опыта / В.Н. Цындра // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2019. – В. 5 (71). – №. 3. – С. 320-328.

- 68.Черняев С.Г. К вопросу о целях административных наказаний / С.Г. Черняев // Вестник экономической безопасности. – 2016. – №. 3. – С. 149-152.
- 69.Юсупов В.А. Теория административного права / В.А. Юсупова. – М., 1985. – 701 с.
- 70.Green D. W. Freight transport association. Training and personnel services. (Международное транспортное законодательство). – С. 2-3.
- 71.Maybourn, R. Der Preis für Sicherheit. Die Ansichten eines Reeders // Schiff & Hafen/Kommandobrücke. Heft 10. – 2016, 33. Jahrtag. – 562 s.74
- 72.Roads accidents data: Switzerland (1998-2008). – Bern: DETEC, 2009. – 83 p.
- 73.Strabenverkehrsgesetz: in der Fassung vom 5. März 2013 // BGI. – I S. 310, 931.
- 74.Streller M. Die Transportsicherheit in Europa / M. Streller. – Zürich: Den öffentlichen Verlag, 2007. – 210 s.