

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направлению подготовки, специальности)

Государственно-правовая

((направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

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

Студент

Р.А. Романов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

к.ю.н., доцент, А.А. Мусаткина

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

Тольятти 2021

Аннотация

Эффективное обеспечение безопасности в сфере дорожного движения представляет собой одну из важных задач государства. Это обусловлено тем, что безопасность дорожного движения является одним из элементов правопорядка. Действительно, укрепление дисциплины всех участников дорожного движения в настоящее время с уверенностью может рассматриваться в качестве одного из приоритетных направлений, поскольку размер потерь и ущерба от дорожно-транспортных происшествий придают данной задаче огромную социально-экономическую значимость.

Как представляется, аварийность на дорогах обусловлена обстоятельствами различной природы, к этому можно отнести и плохое качество дорог, недостаточный опыт водителей и многое другое. Но основным фактором всё так и остается грубое отношение участников движения к установленным правилам, определяющим порядок и соответствующие ограничения, связанные с осуществлением дорожного движения, несмотря на возможность привлечения к административной и, в зависимости от последствий, к уголовной ответственности за нарушения данных правил.

Цель работы: комплексно проанализировать вопросы административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения.

Относительно разработки данной темы в трудах специалистов, следует выделить работы таких авторов как: А.Б. Агапов, Н.В. Азарова, С.Н. Братановский, О.И. Бекетов, М.М. Власов, В.В. Головкин, В.И. Майоров, О.В. Панкова и других учёных.

Структура работы: работа состоит из введения, основной части, разделённой на три главы, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	7
1.1 Понятие и признаки административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	7
1.2 Понятие и классификация административных правонарушений в области дорожного движения.....	12
Глава 2 Особенности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	21
2.1 Юридический состав административных правонарушений в области дорожного движения	21
2.2 Основания привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	27
Глава 3 Проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения и её совершенствование	34
3.1 Проблемы правоприменительной практики, связанные с правонарушениями в области безопасности дорожного движения	34
3.2 Совершенствование законодательства об административной ответственности за нарушения безопасности дорожного движения	51
Заключение	67
Список используемой литературы и используемых источников.....	73

Введение

Актуальность исследования. Эффективное обеспечение безопасности в сфере дорожного движения представляет собой одну из важных задач государства. Это обусловлено тем, что безопасность дорожного движения является одним из элементов правопорядка.

Действительно, укрепление дисциплины всех участников дорожного движения в настоящее время с уверенностью может рассматриваться в качестве одного из приоритетных направлений, поскольку размер потерь и ущерба от дорожно-транспортных происшествий придают данной задаче огромную социально-экономическую и даже демографическую значимость.

Как представляется, аварийность на дорогах обусловлена обстоятельствами различной природы, к этому можно отнести и плохое качество дорог, недостаточный опыт водителей и многое другое. Но основным фактором всё так и остается грубое отношение участников движения к установленным правилам, определяющим порядок и соответствующие ограничения, связанные с осуществлением дорожного движения, несмотря на возможность привлечения к административной и, в зависимости от последствий, к уголовной ответственности за нарушения данных правил.

Обобщая вышесказанное, можно сделать вывод, что данная тема представляется актуальной и значимой, и, несмотря на вносимые изменения в нормы действующего Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [26] (КоАП РФ), существующее правовое регулирование не является совершенным, продолжая нуждаться в соответствующих коррективах, основанных на научно-обоснованных предложениях, выдвигаемых авторами.

Цель исследования: комплексно проанализировать вопросы административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения.

Задачи исследования:

- рассмотреть понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и ее признаки;
- исследовать понятие и классификацию административных правонарушений в области дорожного движения;
- проанализировать юридический состав административных правонарушений в области дорожного движения;
- изучить основания и механизмы привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- раскрыть общую характеристику мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- определить проблемы правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения.

Степень разработанности темы исследования. Вопросы, связанные с нормативной регламентацией вопросов ответственности за правонарушения, наказуемые в административно-правовом порядке в сфере дорожного движения, выступают предметом исследования ряда отечественных авторов. Следует выделить работы таких авторов как: А.Б. Агапов, Н.В. Азарова, С.Н. Братановский, О.И. Бекетов, М.М. Власов, В.В. Головкин, В.И. Майоров, О.В. Панкова и других учёных.

Объект исследования: общественные отношения, возникающие в сфере административно-правового регулирования административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Предмет исследования: Правовые нормы, устанавливающие ответственность за совершение административных правонарушений в сфере

дорожного движения и регулирующие безопасность дорожного движения на территории Российской Федерации.

Нормативную основу исследования составляют положения действующего законодательства, а также материалы правоприменительной практики, связанные с административной ответственностью в сфере дорожного движения.

Методологическую основу исследования составляют: общенаучный метод познания, а также отдельные частно-научные методы познания, такие как: сравнительно-правовой, системно-структурный, формально-логический метод (анализ, конкретизация, аналогия и моделирование), статистический метод исследования и т.д.

Структура исследования: работа состоит из введения, основной части, разделённой на три главы, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

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

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

«В качестве основы в системе законодательного урегулирования дорожного движения выступает административная ответственность» [55, с. 695] – указывается отдельными авторами.

Поскольку данный институт является одним из главных в разряде мер по пресечению и предупреждению правонарушений в области дорожного движения.

Значение административной ответственности в современных реалиях значительно возросло, поскольку она обеспечивает правопорядок во многих сферах жизнедеятельности, в частности, в области дорожного движения. В связи с этим, изучение такого многогранного вопроса будет целесообразно начинать с определения его терминологии и характерных признаков.

Итак, административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения является частным видом административной ответственности, обладающей всеми чертами характерной последней, отличительной чертой лишь является то, что относится только к отношениям, которые возникают в процессе дорожного движения. По этой причине исследование данного вопроса необходимо начинать рассматривать с общего понятия «административная ответственность» и понятия «дорожное движение».

Административная ответственность представляется сложной и многосторонней категорией административного права, которая охватывает широкий круг правоотношений.

Однако, даже невзирая на, казалось бы, обыденную восприимчивость и на то, что законодатель достаточно активно использует исследуемый термин в нормативных актах – данное понятие все же не имеет ни легального закрепления в законодательстве, ни единого подхода к его определению в юридической литературе. По этой причине данный вид ответственности являлся предметом исследования в трудах многих авторов.

К примеру, в своей работе И.А. Галаган указывал, что «административная ответственность – это есть не что иное, как совокупность административно-материальных и административно-процессуальных норм, регулирующих общественные отношения, связанные с осуществлением компетентными органами и должностными лицами своих полномочий по непосредственному установлению факта и состава административного проступка, личности виновного и применению к нему конкретного взыскания (или освобождению невиновного от него), а также отношения, связанные с процедурой возбуждения и рассмотрения дел, вынесением, обжалованием, пересмотром и исполнением решений о взыскании» [14, с. 25].

Если обратиться к работе такого ученого, как Б.В. Россинский, то он предлагает следующее определение: «Административная ответственность – это вид юридической ответственности, которая выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным соответствующими полномочиями, административного наказания лицу, совершившему административное правонарушение» [53, с. 115].

Такого же подхода придерживается И.В. Тимошенко: «административная ответственность, – предлагает автор, – это вид юридической ответственности, выражающейся в применении уполномоченным органом или должностным лицом административного наказания к лицу, совершившему административное правонарушение (проступок)» [61, с. 120].

А.Б. Агапов, говоря об административной ответственности в своей работе, определяет ее, как «меру принудительного воздействия, применяемую к лицу, виновному в совершении административного правонарушения, ограничивающие имущественные (неимущественные) права нарушителя либо устанавливающие его дополнительные обязанности» [2, с. 13].

Относительно вышеуказанных формулировок, данное определение иное, но содержание остается схожим.

В отличие от других вышеуказанных авторов, К.С. Бельский в своей статье в отмечает, что «административную ответственность нельзя сводить исключительно к применению административного наказания, и предлагает определять как реагирование государства на административное правонарушение, выражающееся в реализации компетентным органом (должностным лицом) права предъявить обвинение определенному лицу, подвергнуть противоправное деяние официальной оценке и в случае отрицательной оценки применить к виновному лицу административное взыскание» [9, с. 12].

Интересным является также мнение П.П. Серкова, который приходит к выводу, что «данный вид ответственности представляет собой комплексную правовую реакцию государства на проявление административной противоправности, содержащую материально-правовые основания и процессуальный порядок возбуждения, рассмотрения дел об административных правонарушениях, назначения и исполнения наказаний в целях возложения на правонарушителя обязанности претерпевания неблагоприятных последствий, установленных законодателем, или прекращения производства по делу в определенных законом случаях» [56, с. 7].

Анализируя вышесказанное, видно, что единого подхода к пониманию рассматриваемого термина нет, но вместе с тем, можно отметить, что большинство авторов все же сходятся в том, что административная ответственность – это определенная форма реагирования органов государства

на административное правонарушение, которая выражается в применении к нарушителю карательных административных санкций.

Для дальнейшего всестороннего исследования необходимо обратиться к следующему составляющему элементу понятия – дорожное движение.

Если говорить о понятии «дорожное движение», то в отличие от рассматриваемого выше термина, с понятием «дорожное движение» обстоят дела гораздо легче. Во-первых, главным отличием является то, что законодатель уже закрепил его на законодательном уровне. Так, в ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» говорится, что «дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог» [63].

Несмотря на это, данное понятие не раз становилось предметом исследования. К примеру, Ю.Н. Калюжный в своей работе в понятие дорожного движения попытался отразить и социальный аспект, представив следующим образом: «дорожное движение – это процесс движения транспортных средств по дорогам, в котором действия его участников – водителей, пешеходов и пассажиров – определяются специальными правилами» [23, с. 56].

Тем временем, в учебной литературе зачастую приводят формулировку профессора В.И. Майорова, как наиболее удачную и полную, который трактовал дорожное движение, как «деятельность по удовлетворению личной и общественной потребности в пространственном перемещении людей, средств и продуктов их труда, основанную на использовании технического комплекса «транспортные средства – дороги», состоящую в управлении движением транспортных средств, перемещении на транспортных средствах без управления ими или естественном пешем передвижении по дорогам, протекающую в условиях постоянного риска возникновения неуправляемого движения механических транспортных средств и последующих негативных

последствий в виде гибели, ранения людей, повреждения материальных объектов» [32, с. 15].

Некоторые авторы под административной ответственностью предлагают понимать государственный механизм, направленный на недопущение каких-либо нарушений лицами, использующими автотранспортные средства [11, с. 196].

Далее, следует остановиться также и на признаках административной ответственности в области дорожного движения.

Что же касается признаков, то несмотря на разнообразие мнений в юридической литературе при определении данного понятия, взгляды авторов по вопросу ее основных признаков в большинстве своем совпадают. Так, помимо общеправовых принципов, применительно к административной ответственности в области дорожного движения можно выделить следующие признаки:

Во-первых, административная ответственность в области дорожного движения урегулирована нормами административного законодательства, которое может содержаться как в федеральных законах, так и в законах субъектов РФ (Так, к примеру, в Самарской области принят закон «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» [22], содержащий нормы, регулирующие ответственность за административные правонарушения на транспорте);

Во-вторых, административная ответственность в области дорожного движения может возникнуть только при условии совершения правонарушения, нарушающее административное право в области дорожного движения – пишет Ю.Н. Мильшин [36, с. 36];

В-третьих, рассматриваемый вид ответственности обусловлен применением к виновному административного наказания;

В-четвертых, наступление административной ответственности в области дорожного движения осуществляется в рамках процессуального производства – производства по делам об административных

правонарушениях, в течение которого решается вопрос о применении к виновному мер административного наказания. На данный признак обращают внимание А.Ю. Соколов и В.В. Попов [58, с. 73].

Таким образом, исходя из всего вышеизложенного, можно отметить, что административная ответственность за правонарушения в анализируемой сфере выступает в качестве одной из важной категорией административного права, которая позволяет наказывать за совершенные правонарушения и предупреждать совершение новых.

Кроме того, административная ответственность в области дорожного движения можно определить, как вид административной ответственности, который выражается в применении уполномоченным органом или должностным лицом административного взыскания к лицу, совершившему административное правонарушение в области дорожного движения. Данный вид ответственности обладает всеми признаками, свойственными административной ответственности в целом, а также специфическими признаками, характерной только ей.

1.2 Понятие и классификация административных правонарушений в области дорожного движения

Как уже было отмечено, одним из условий привлечения к административной ответственности является совершение административного правонарушения. Именно поэтому для дальнейшего раскрытия рассматриваемого вопроса, представляется правильным исследовать понятие административного правонарушения в области дорожного движения и определить основные подходы к классификации данных правонарушений.

Понятие «административное правонарушение» в отличие от понятия «административной ответственности» законодательно закреплено и содержится в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ, согласно которой: «административным правонарушением признается противоправное, виновное действие

(бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность».

Помимо этого, в юридической литературе выработано не малое количество предложений, что понимать под административным правонарушением, на которых также стоит остановиться.

Так, например, С.С. Студеникин пишет, что «административное правонарушение – это нарушение административно-правовой нормы, наказание за которое налагается властью органа государственного управления, а не в судебном порядке» [60, с. 79].

О.М. Якуба также придерживается данной идеи и считает, что «административное правонарушение – это нарушение или неисполнение административно-правовых норм, устанавливающих определенные правила в различных отраслях управления и снабженных административной санкцией» [69, с. 58].

Тем не менее, данные определения в литературе являются дискуссионными по той причине, что имеют смысловую незаконченность, а именно, что в указанных понятиях не отсутствует ряд значимых правовых компонентов.

Интересной представляется одна из авторских позиций по данному, в соответствии с которой административное правонарушение трактуется как «общественно вредные действия или бездействия, нарушающие предписания административно-правовых норм, обеспеченных санкциями в виде конкретных наказаний, и регулируемые ими общественные отношения в сфере государственного управления, которые отличаются от преступлений меньшей степенью общественной опасности, а потому и влекут за собой административную ответственность» [25, с. 80].

Любопытным также представляется подход таких авторов, как В.В. Головкин и В.И. Майоров, согласно которому «административное

правонарушение считается посягающее на права, свободы и безопасность граждан, собственность, установленный порядок управления, общественно вредное, противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие или бездействие, за которое федеральным законодательством и законами субъектов Российской Федерации предусмотрена административная ответственность» [18, с. 63].

Стоит сказать, что именно последнее определение представляется наиболее удачным, поскольку раскрывает все характерные черты, кроме того - схоже с понятием, которого придерживается и законодатель.

Если обратиться к самому понятию «административное правонарушение в области дорожного движения», то в некоторых работах исследователей также можно встретить различные подходы к данному определению.

Так, А.Н. Грачев придерживается позиции, что «административное правонарушение в дорожном движении – это общественно опасное, виновное, нарушение правил, регламентирующих дорожное движение водителей, пешеходов, пассажиров, не причинившее, в силу сложившихся обстоятельств, вреда людям либо существенного материального ущерба и влекущее административное или общественное воздействие» [19, с. 33].

В свою очередь, В.В. Похмелкин предлагает понимать под административным правонарушением в области дорожного движения «противоправное, виновное действие (бездействие) участника дорожного движения или должностного лица, призванного обеспечивать его безопасность, за которое главой 12 КоАП РФ установлена административная ответственность» [43, с. 14].

В учебной литературе большинство авторов отдают предпочтение позиции В.В. Головки, который указывает, что «правонарушение в области дорожного движения – посягающее на здоровье и безопасность граждан, сохранность транспортных средств, дорог и дорожных сооружений, безопасность дорожного движения и установленный порядок его управления

общественно вредное, противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) нарушение Правил дорожного движения, за которое федеральным законодательством предусмотрена административная ответственность» [15, с. 30].

Представляется достаточно содержательным определение, которое сформулировала Н.В. Азарова в своей работе: «административным правонарушением в области дорожного движения стоит считать, – указывает автор, - противоправное, виновное нарушение норм законов Российской Федерации, правил и государственных стандартов, которые регулируют общественные отношения, складывающиеся в области дорожного движения, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность» [7, с. 74].

Надо заметить, что последние два определения являются наиболее приемлемыми, поскольку содержат в себе традиционные признаки административного правонарушения, в частности, такие как противоправность, виновность и наказуемость, а также дают ссылку на нормативные акты, регламентируют порядок правоприменения в области дорожного движения.

В целом, обобщение указанных формулировок позволяет выделить и признаки административного правонарушения в области дорожного движения.

Основополагающим признаком будет являться – «деяние», которое может проявляться в действие, то есть в активном поведении лица, которое выражается в активном невыполнение правового положения или законного требования, нарушающая тем самым законодательство, либо бездействие, которое, напротив, проявляется в пассивном поведении лица, а именно – в неисполнении действий, которые лицо должно было и могло совершить в виду обязанностей [6].

Административное правонарушение в данной сфере тому не исключение. Наглядным примером активным проявлением неисполнения

предписаний будет являться статья 12.12 КоАП РФ (проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика), а бездействие можно проследить в статье 12.26 КоАП РФ (невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского «освидетельствования» на состояние опьянения).

Следующим признаком является противоправность, которая выражается в несоблюдении норм нормативных правовых актов, регулирующие правоотношения в сфере дорожного движения.

Неотъемлемым признаком можно отнести и виновность. В научной литературе под виной обычно понимают психическое отношение лица к совершенному общественно опасному деянию. Вина может быть, как в форме умысла, так и в форме неосторожности.

Касательно правонарушений в области дорожного движения, вина в форме умысла находит в свое выражение, к примеру, в статье 12.37 КоАП РФ (несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств), в свою очередь, статья 12.24 КоАП РФ (нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего) демонстрирует правонарушение в форме неосторожности [20].

Четвертым признаком можно назвать – наказуемость. Данный признак обусловлен тем, что за совершение административного правонарушения в любом случае наступит определенная административная ответственность, которая выражается в наложении на лицо административной санкции.

Конечным признаком и, при этом, признаком, вызывающим наибольшее число дискуссий, является общественная опасность.

Именно по нему по большей части возникают споры учёных по той причине, что некоторые авторы высказывают мнения, что не все административные правонарушения являются общественно опасными.

Одни авторы всячески отрицают наличие в административных правонарушениях какую-либо общественную опасность, они не могут причинить существенный ущерб общественным отношениям. Подкрепляют они данный вывод тем, что даже законодатель в статье 2.1. КоАП РФ не называет общественную опасность, как признак [4, с. 71].

Вместе с тем, такие авторы, заслуженные профессора, как П.П. Серков [57, с. 133], Ю.П. Соловей [59, с. 50] и многие другие авторы, утверждают, что, вне всякого сомнения, административные правонарушения, как и уголовные преступления, являются общественно опасными, отличием только будет лишь степень опасности. Более того, ученый В.И. Майоров пишет, что «вполне аргументирована и доказана аксиоматическая составляющая общественной опасности административных деликтов» [33, с. 86]. С этим трудно не согласиться, в особенности принимая во внимание вышеприведенную мною статистику ДТП.

Итак, также представляет интерес и классификация административных правонарушений в данной области.

В настоящее время, действующий КоАП РФ предусматривает значительное число разнообразных составов административных правонарушений в сфере дорожного движения, призванных максимально регламентировать образовавшиеся правонарушения, который каждый по-своему своеобразен, и закреплен в соответствующей статье. В виду этого, для систематизации составов правонарушения и удобства на практике, в частности, с целью типизации процедуры доказывания и разграничения составов целесообразно применение классификации их в определенные группы – предлагают различные варианты классификация данных административных правонарушений.

Основания для деления могут быть совсем различными, рассмотрим основные из них.

Одним из критериев может быть – по объекту, а именно от определенного вида общественных отношений, на которые было совершено

посягательство. Так, посягательство может быть направлено на безопасность дорожного движения, для примера можно привести статью 12.5 КоАП РФ (Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак «Инвалид»).

Кроме того, объектом посягательства может выступать установленный порядок управления транспортными средствами. Ярким примером служит статья 12.1 КоАП РФ (Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра) [6, с. 230].

Некоторые авторы предлагают к последней классификации еще и другие группы. Так, отдельно выделяют правонарушения, где объектом посягательства выступает безопасность пешеходов и велосипедистов. Примером может выступать статья 12.18 КоАП РФ («Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения»). Кроме того, выделяют также административные правонарушения в сфере установленного государственного порядка регулирования перевозки грузов и буксировки – 12.21 КоАП РФ («Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки»).

Помимо этого, административные правонарушения в сфере дорожного движения можно также распределить – по субъектам. Здесь можно выделить такие группы: правонарушения, которые совершаются физическими лицами, и правонарушения, совершенные юридическими лицами. К первой группе можно отнести все составы главы КоАП РФ, а вот ко второй группе уже определенные составы, в частности, ст. 12.34 КоАП РФ («Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений»).

Правонарушения данного рода также можно классифицировать в зависимости от видов административных наказаний за совершение соответствующего правонарушения, а именно:

- 1) Административные правонарушения, за которые может применяться предупреждение. Предупреждением является мера административного наказания, которое выражается в официальном порицании физического или юридического лица [4, с. 70].

Касательно дорожного движения, то такая мера обычно применяется для правонарушений, которые не влекут серьезных опасных последствий или если правонарушение было совершено впервые. Данное наказание прослеживается в нескольких составах, в частности, ч.1 ст. 12.1 КоАП РФ.

- 2) Административные правонарушения, за совершение которых положен административный штраф. Данное наказание является денежным взысканием, размер которого обычно определен в санкции нормы. Размер штрафа напрямую зависит от тяжести совершенного административного правонарушения [65, с. 255].

Если проанализировать статьи главы 12 КоАП РФ, то большая часть статей предусматривает рассматриваемый вид наказания, к примеру, статья 12.12 КоАП РФ – «Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика... - влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей».

- 3) Административные правонарушения, за совершение которых возможно назначение административного ареста, который выражается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества. Данный вид наказания исключительный больше, и может назначаться на срок до пятнадцати суток. Примером может служить ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ (Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения).

4) Административные правонарушения, осуществления которых лицо может понести административное наказание в виде обязательных работ. Этот вид наказания состоит в том, что физическое лицо, которое совершило правонарушение, выполняет бесплатно общественно полезные работы [1, с. 231]. Стоит отметить, что глава 12 КоАП РФ содержит только один состав административного правонарушения, а именно ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ, за совершение которого влечет за собой данное наказание в виде обязательных работ на срок от ста до двухсот часов.

Можно еще выделить разнообразные варианты классификации, к примеру, по негативным последствиям; по виду транспортного средства, используемым водителем при совершении нарушения; по наличию опьянения у виновного лица и другие.

Суть административного правонарушения можно раскрыть через совокупность юридических признаков, к которым традиционно относят – противоправность, виновность и наказуемость, а также деяние и общественную опасность.

По итогам первой главы работы, можно сформулировать следующие выводы. Несмотря на отсутствие единого подхода к пониманию категории административное правонарушение, можно отметить, что большинство авторов все же сходятся в том, что административная ответственность – это определенная форма реагирования органов государства на административное правонарушение, которая выражается в применении к нарушителю карательных административных санкций. Административным правонарушением в области дорожного движения стоит считать противоправное, виновное нарушение норм законов Российской Федерации, правил и государственных стандартов, которые регулируют общественные отношения, складывающиеся в области дорожного движения, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность.

Глава 2 Особенности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

2.1 Юридический состав административных правонарушений в области дорожного движения

Состав административного правонарушения выступает важным элементом административной ответственности в любой сфере, включая сферу дорожного движения.

Состав административно-наказуемого деяния в анализируемой области включает в себя ряд объективных и субъективных признаков, совокупность которых позволяет сделать вывод о наличии административного правонарушения и привлечь виновного к данной разновидности юридической ответственности.

«Однотипные признаки состава административного правонарушения в совокупности образуют так называемые элементы состава административного правонарушения. К элементам состава административного правонарушения относятся: объект, объективная сторона, субъект, субъективная сторона» [27, с. 423] – верно указывается авторами одного из комментариев к действующему КоАП РФ.

Для характеристики объекта правонарушений в области дорожного движения необходимо определить те конкретные отношения, которые подпадают под категорию «область дорожного движения» (т.е. обладают соответствующими родовыми признаками) и охраняются административно-правовыми нормами, предусматривающими ответственность за противоправное посягательство на них.

С учётом того, что ответственность за анализируемую нами категорию деяний содержит глава 12 КоАП РФ, следует вывод о том, что в качестве таковых выступает группа общественных отношений, охрана которых осуществляется нормами данной главы, именуемой «Административные

правонарушения в области дорожного движения» (а в ряде случаев – и соответствующими нормами региональных законов об административных правонарушениях) – это и есть в совокупности родовый объект этих правонарушений.

Однако следует отметить, что, как нам представляется, в главе 12 КоАП РФ содержатся не только нормы об административной ответственности, собственно, в области «дорожного движения» (как совокупности общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью специально предназначенных для этого устройств (транспортных средств) или без таковых в пределах обустроенной или приспособленной и используемой для движения таких устройств полосы земли либо поверхности искусственного сооружения, предназначенной для движения безрельсовых транспортных средств, трамваев и пешеходов, участниками которых могут выступать водители транспортных средств и приравненные к ним лица, их пассажиры, а также пешеходы и приравненные к ним лица), но и в области ее безопасности, охраны дорог и дорожных сооружений и пр.

Тем не менее, относительно объекта анализируемой категории административных правонарушений, обращает на себя внимание определённая несогласованность, которая проявляется при анализе отдельных составов административных правонарушений главы 12 КоАП РФ.

Непосредственно Правила дорожного движения [41] устанавливают единый порядок дорожного движения и содержат нормативные формулировки соответствующих терминов, распространяемых на сферу дорожного движения в целом. Именно в контексте нормативных определений, содержащихся в указанных Правилах, проявляется определённый диссонанс административных правонарушений, включённых в главу 12 КоАП РФ.

Ст. 12.33 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных

сооружений, которое создает угрозу безопасности дорожного движения, а также за умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе и путем загрязнения дорожного покрытия.

Субъектами данного правонарушения в сфере дорожного движения могут быть не только физические, но и юридические лица, которые, при ближайшем рассмотрении, не могут рассматриваться как участник дорожного движения, в качестве которого понимается «лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства» (ст. 1 Правил дорожного движения).

В этой связи, нахождение данного состава административного правонарушения в числе норм главы 12 КоАП РФ ставится отдельными авторами [62, с. 70] под вопрос. Более целесообразным видится включение соответствующего состава в текст главы 11 КоАП РФ, посвящённой административным правонарушениям на транспорте» (в едином ряду со ст. 11.21 «Нарушение правил использования полосы отвода и придорожных полос автомобильной дороги» и ст. 11.22 «Нарушение землепользователями правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений»).

Подобные проблемы справедливы и относительно ряда других составов: ст. 12.31, 12.32, 12.34 КоАП РФ и др.

Соответственно, объект административно-правовой охраны главы 11 и главы 12 КоАП РФ смежен, что вызывает затруднения, относительно того, какой именно состав должен находиться в главе 11, а какой в главе 12, в зависимости от подхода к содержательному определению объекта, на который посягают правонарушения в сфере дорожного движения.

При используемом законодателем подходе получается, что сфера дорожного движения, понимаемая в контексте п. 1.2 Правил дорожного движения, как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или

без таковых в пределах дорог», в нормах главы 12 КоАП РФ выходит за пределы таковой, охватывая смежные категории.

Таким образом, законодателю следовало бы более чётко дифференцировать соответствующие составы в контексте единого и не противоречивого подхода к определению объекта административно-правовой охраны соответствующих глав КоАП РФ.

Как верно отмечается отдельными авторами, «объективная сторона административного правонарушения в области дорожного движения – это система предусмотренных законом признаков, характеризующих внешнее проявление конкретного противоправного деяния, посягающего на область дорожного движения, которая включает в себя, прежде всего, само противоправное действие или бездействие, а также наступившие при этом вредные последствия» [29, с. 81].

Одним из важнейших элементов состава административного правонарушения в области дорожного движения с уверенностью можно считать субъекта такового. В качестве субъекта административного правонарушения в сфере дорожного движения следует считать лицо, реализующее своими действиями или своим бездействием объективную сторону соответствующего административного правонарушения в анализируемой сфере и которое способно нести административную ответственность за него.

КоАП РФ не раскрывает семантику субъекта административного правонарушения. Отдельные авторы характеризуют субъект как «элемент состава административного правонарушения, который дифференцирует административную противоправность в первую очередь тем, что характеризует физическое или юридическое лицо, совершившее противоправные действия (бездействие), с учетом принципа равенства всех перед законом, сформулированного в ст. 1.4 КоАП РФ» [44, с. 336].

Данное лицо должно именно «подлежать ответственности», поскольку в ст. 24.5 КоАП РФ обозначен перечень обстоятельств, при наличии которых

лицо, несмотря на совершение соответствующих действий (соответствующего бездействия) и наличия вредных последствий, к административной ответственности привлечено не будет.

Как верно обозначено отдельными исследователями, «субъектом административной ответственности в области дорожного движения может быть только то лицо, на которое возложена обязанность по выполнению тех или иных правил, охватываемых областью правового регулирования дорожного движения» [39, с. 215].

В подавляющем большинстве случаев, в качестве субъекта правонарушений в сфере дорожного движения рассматривается водитель транспортного средства (лицо, управляющие транспортным средством), что позволяет считать такового в качестве основного субъекта административных правонарушений в анализируемой сфере.

В редких случаях – пешеходы, пассажиры транспортного средства или «иные участники дорожного движения» (за исключением водителя транспортного средства), как это сказано в диспозициях, в частности, ч. 1 и ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего».

Подобная формулировка вызывает вопрос в толковании оборота «иные участники дорожного движения», применительно к субъектам правонарушений в области дорожного движения.

Анализ терминологии, используемой в иных нормативных документах, касающихся сферы дорожного движения, ответ на данный вопрос не даёт. В частности, в соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [63] (ст. 2) и п. 1.2 Правил дорожного движения, в качестве участника дорожного движения признается «лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства».

Применительно к нормам главы 12 КоАП РФ понятие транспортного средства определено в Примечании к ст. 12.1 КоАП РФ: «Под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право».

Отдельные авторы полагают, что иными участниками дорожного движения можно считать довольно широкий круг лиц, включая: «лиц, управляющих мопедами, велосипедами, возчиков, водителей гужевых повозок и саней, погонщиков вьючных, верховых животных, погонщиков (пастухов) стада, а также любых иных водителей и лиц, участвующих в процессе дорожного движения, за исключением водителей транспортных средств» [62, с. 70].

По своему субъектному составу различные правонарушения в области дорожного движения не являются однородными. В частности, это может проявляться в том, что по отдельным правонарушениям в данной сфере к административной ответственности могут привлекаться только должностные лица и юридические лица, а физические лица не выступают субъектами административной ответственности за данные деяния.

Например, в ст. 12.31 и 12.32 КоАП РФ речь идёт о должностных лицах, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в других составах (ст. 12.31.1 КоАП РФ) субъектом ответственности выступает любое должностное лицо.

Субъективная сторона состава административного правонарушения в анализируемой сфере может во многом находиться в зависимости от того, о какой категории субъекта административного правонарушения в сфере дорожного движения идёт речь в конкретной ситуации.

В частности, если субъектом конкретного административного правонарушения выступает физическое (или должностное) лицо, то субъективная сторона данного состава правонарушения характеризуется «виной, которая представляет собой психическое отношение лица к своему противоправному поведению и его последствиям и может выражаться как в форме умысла, так и в форме неосторожности» [39, с. 120].

Несколько в ином ключе обстоит вопрос, касательно субъективной стороны административно-правового деликта, применительно к субъектам-юридическим лицам, вина которых устанавливается по тем правилам, что обозначены законодателем в ч. 2 ст. 2.1 КоАП РФ.

При этом применительно к административно-правовому нарушению, совершённому организацией КоАП РФ не устанавливает форм вины, как это происходит в отношении лиц физических, выступающих субъектами административных правонарушений в сфере дорожного движения.

2.2 Основания привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Вопрос определения оснований привлечения к ответственности за совершение административного правонарушения также занимает важное место в ряду вопросов, связанных с административной ответственностью за правонарушения в области дорожного движения.

Сама категория «основания административной ответственности» не находит единообразного толкования в научных публикациях по соответствующей тематике.

Тем не менее, ряд авторов смотрит на рассматриваемую категорию с позиции дуального подхода, выделяя, так называемое, юридическое и фактическое основания административной ответственности в рассматриваемой области.

Другими словами, как указывалось ещё в советский период, «в качестве основания привлечения к ответственности выступает два элемента – закон и правонарушение. Первое основание следует называть юридическим, второе – фактическим, хотя оно также имеет юридическое значение как юридический факт» [3, с. 28].

В.Е. Севрюгин понимает «под фактическим основанием административной ответственности акт человеческого поведения, противоречащий нормам, а под юридическим основанием – состав административного проступка» [54, с. 149].

В дальнейшем взгляды на основания административной ответственности стали ещё шире, что находит своё отражение в работах по административному праву.

В частности, Д.Н. Бахрах в своих работах выделяет уже три таких основания: «нормативное основание как систему норм, регламентирующих административную ответственность; фактическое основание, выделяя в качестве такового противоправное деяние конкретного субъекта, нарушающее правовые предписания, охраняемые административными санкциями (административное нарушение); процессуальное основание, каковым является акт компетентного субъекта о наложении конкретного взыскания (наказания) за конкретное административное нарушение» [8, с. 478].

Данная точка зрения позволяет рассматривать основания административной ответственности ещё более рельефно. Кроме того, обозначенная позиция находит поддержку среди разных исследователей [61], [66].

Достаточный интерес с позиции научного анализа, применительно к правонарушениям в рассматриваемой сфере, является, так называемое, фактическое основание административной ответственности.

Как уже отмечено, под фактическим основанием административной ответственности за правонарушения в области дорожного может пониматься непосредственное нарушение административно-правовых норм главы 12 КоАП РФ, предусматривающих ответственность за административный деликт.

Следует заметить, что с точки зрения административно-правовой науки недопустимо отождествлять категории «административное правонарушение» и «состав административного правонарушения», ибо вторая категория представляет собой юридическую конструкцию, обуславливающую возможность квалификации соответствующего деяния как административного правонарушения и возможность прилечь виновного к административной ответственности.

Относительно фактического основания административного правонарушения в сфере дорожного движения, представляется заслуживающим внимания вопрос выявления совершённого нарушения правовых норм, охраняемых административными санкциями главы 12 КоАП РФ.

С 1 июля 2008 года вступила в силу статья 2.6.1 КоАП РФ, предусматривающая некоторую особенность административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств.

Данная статья КоАП РФ предусматривает возможность привлечения к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае фиксации этих правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами. При применении данной системы фиксации правонарушений в качестве доказательств по делу используются показания данных технических средств, личное наблюдение факта совершения административного

правонарушения сотрудниками ГИБДД является необязательным и протокол об административном правонарушении в таком случае не составляется.

К ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами привлекаются собственники транспортных средств либо лица, владеющие транспортным средством на ином законном вещном праве.

Таким образом, для привлечения собственников (владельцев) транспортного средства к административной ответственности вовсе не требуется установления (т. е. доказывания) факта управления ими указанным транспортным средством в момент совершения административного правонарушения.

Единственное исключение из этого правила предусмотрено ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ: возможность освобождения от ответственности собственника (владельца) транспортного средства в случае фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами допускается, если в ходе проверки по делу будут подтверждены содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его (собственника или владельца) обладания в результате противоправных действий других лиц.

При этом на собственника (владельца) транспортного средства возлагается обязанность сообщить о выбытии транспортного средства из его владения (пользования).

Получается, что даже в том случае, когда в объективной действительности произошло фактическое выбытие транспортного средства из владения (пользования) гражданина – без соответствующего заявления, речь об освобождении данного лица от административной ответственности

идти не может, что приводит к выводу о том, что указанная правовая ситуация по своей сути указывает на наличие «объективного вменения», т.е. вменения лицу в вину субъекта деяния без фактического учета формы вины, мотива, цели и иных признаков субъективной стороны административного деликта.

Данной позиции в вопросе привлечения к ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения, придерживаются отдельные авторы [52, с. 187], полагающие, что использование подобного рода фиксации фактической стороны совершения правонарушения в анализируемой области является спорным и недостаточно хорошо продуманным законодателем, несмотря на очевидную практическую целесообразность.

Сам по себе факт введения в действие системы автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, как справедливо отмечается в некоторых публикациях, «должен по замыслу ее разработчиков значительно сократить количество конфликтных ситуаций при назначении административных наказаний на участников дорожного движения, исключить личный фактор при решении вопроса о составлении протокола об административном правонарушении и назначении административного наказания, тем самым неизбежно способствуя реализации такого важнейшего принципа административной ответственности, как принцип равенства всех перед законом» [42, с. 55].

В свете отмеченного, не совсем ясен с точки зрения практического воплощения принцип назначения административного наказания, сформулированный в ч. 2 ст. 4.1 КоАП РФ, согласно которому при назначении административного наказания физическому лицу учитываются характер совершенного им административного правонарушения, личность виновного, его имущественное положение и обстоятельства, смягчающие и отягчающие административную ответственность.

Думается, что данный аспект до сих пор не нашёл однозначного ответа, как в правоприменении, так и в правовом регулировании, несмотря на свою значимость.

Как представляется, вопросы, связанные с особенностями административной ответственности за совершение правонарушений в сфере дорожного движения при использовании специальных технических средств, являются важной составляющей проблем правоприменительной практики, связанных с правонарушениями в исследуемой области, ввиду чего данная проблематика и возможные решения поставленных проблем целесообразно рассмотреть в рамках следующей главы работы.

По итогам второй главы дипломного исследования, можно сформулировать следующие выводы, относительно рассмотренных выше вопросов.

Относительно объекта анализируемой категории правонарушений в науке справедливо поднимается вопрос о том, что объект административно-правовой охраны главы 11 и главы 12 КоАП РФ смежен, что вызывает затруднения, относительно того, какой именно состав должен находиться в главе 11, а какой в главе 12, в зависимости от подхода к содержательному определению объекта, на который посягают правонарушения в сфере дорожного движения.

Законодателю следовало бы более чётко дифференцировать соответствующие составы в контексте единого и не противоречивого подхода к определению объекта административно-правовой охраны соответствующих глав КоАП РФ, ведь эффективная правоприменительная деятельность всегда берёт начало в формировании концептуального подхода, на основе которого правоприменитель в состоянии обеспечить правильную квалификацию.

Особенностью субъекта административных правонарушений в сфере дорожного движения является то, что в качестве такового могут выступать как физические лица, так и должностные лица, и юридические лица.

В отдельных составах правонарушений рассматриваемой категории (главы 12 КоАП РФ) административную ответственность могут нести исключительно последние две из обозначенных категории субъектов – должностные лица и юридические лица, что можно рассматривать в качестве определённой особенности регулирования ответственности.

Несмотря на неоднозначный подход к толкованию основания административной ответственности в сфере дорожного движения, многие авторы едины во мнении о том, что целесообразно выделять нормативное, фактическое и процессуальное основание.

Нормативное основание целесообразно рассматривать в качестве правового базиса наступления административной ответственности в сфере дорожного движения.

Фактическое основание включает в себя непосредственное нарушение субъектом административно-правового запрета, содержащегося в главе 12 КоАП РФ.

В качестве процессуального основания правомерно рассматривать непосредственный акт компетентного органа, в связи с конкретным административным правонарушением в анализируемой сфере.

Глава 3 Проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения и её совершенствование

3.1 Проблемы правоприменительной практики, связанные с правонарушениями в области безопасности дорожного движения

Номинальная возможность со стороны государства применить административное наказание за совершение деяний, посягающих на общественные отношения в сфере дорожного движения, выступает одним из важнейших и эффективных правовых средств осуществления регулирования в сфере безопасности дорожного движения.

В качестве общей цели административно-правового регулирования в данной сфере можно рассматривать создание условий, при которых участники дорожного движения будут максимально соблюдать предусмотренные законодателем нормативные правила, направленные на обеспечение должного уровня защиты данных участников от возможных негативных последствий и рисков, связанных со сферой дорожного движения в современных условиях.

На первый взгляд, для обеспечения более эффективного достижения поставленной цели необходима поступательная модернизация соответствующих правовых механизмов, однако, на сегодняшний день в Российской Федерации именно частые и недостаточно продуманные нормативные корректировки в правовом регулировании функционирования рассматриваемой системы негативно сказываются на эффективности такой деятельности.

В этой связи, законодателю всегда следует вдумчиво подходить к любым нормативным корректировкам, соотнося их с рекомендациями, выработанными на уровне науки.

Существующее регулирование ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения, конечно же, не является идеальным, с учётом наличия значительного количества различных сложностей и проблем в области правоприменения. Рассмотрим их более подробно.

Как верно отмечается специалистами, «очевидно, что в подверженном стремительному техническому прогрессу современном мире, бороться со значительным числом правонарушений в сфере безопасности дорожного движения и, как следствие, смертностью в результате дорожно-транспортных происшествий невозможно без внедрения передовых технических средств. В результате этого широкое распространение получили специальные технические средства, имеющие функции фото- и видеозаписи, и обеспечивающие возможность фиксации административных правонарушений в области дорожного движения в автоматическом режиме» [13, с. 90].

Тем более, что целый ряд правонарушений в сфере дорожного движения может успешно выявляться с помощью автоматических средств фото- и видеофиксации и иных технических устройств:

- превышение установленной скорости движения (ст. 12.9 КоАП РФ);
- нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона (ст. 12.15 КоАП РФ);
- несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (ст. 12.16 КоАП РФ);
- нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (ст. 12.21.1 КоАП РФ);
- несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования

федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (ст. 12.21.3 КоАП РФ).

«На вооружении» ГИБДД РФ находится целый ряд разнообразных технических средств, успешно применяемые для своевременного и эффективного выявления вышеперечисленных, а также иных административных правонарушений в сфере дорожного движения.

Тем не менее, данный аспект правоприменительной деятельности, как в техническом, так и в организационном плане, как показывает правоприменительная практика, имеет множество правовых, а также сугубо технических проблем, связанных с использованием современных технологических средств.

Несмотря на общую положительную тенденцию в данном аспекте, направленную на активное противодействие совершению административных правонарушений в сфере дорожного движения с использованием современных технологий, существует не мало сложностей правоприменения, а также непосредственного нормативного регулирования соответствующих вопросов на уровне административного законодательства.

В частности, отдельные специалисты обоснованно выделяют отдельный круг проблем, связанных «с привлечением к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за совершенные ими административные правонарушения в ПДД, которые были совершены с использованием ТС, в случае фиксации данных правонарушений функционирующими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото и видео съемки» [10, с. 133].

Законодатель включает регулирование нормативного порядка привлечения соответствующих лиц к ответственности за совершение деликтов в целый спектр административно-правовых норм.

При этом, обращает на себя внимание тот факт, что сама специфика фиксации фактического основания административного правонарушения в сфере дорожного движения с помощью современных технических средств без фактического участия человека (автономно), обуславливает те нормативные особенности, что сформулированы в действующем законодательстве. Данные особенности состоят в определённых отступлениях от тех общих правил привлечения к административной ответственности, что содержит КоАП РФ.

Фактически, как подчёркивается в отдельных работах, законодатель сознательно допускает отступление от провозглашённого в ч. 3 ст. 1.5 КоАП РФ принципа презумпции невиновности, создавая обратную ситуацию, при которой на лицо возлагается бремя доказывания собственной невиновности в совершении правонарушения в сфере дорожного движения.

Является весьма существенным, что в данном контексте по ряду составов правонарушений презюмируется вина собственника (владельца) транспортного средства, вне зависимости от того, кто же фактически совершил соответствующий деликт в объективной действительности.

Собственник (владелец) соответствующего автомобиля может избежать привлечения к такой ответственности лишь в случае предоставления государству достоверных данных, которые говорили бы о том, что в момент фиксации правонарушения в сфере дорожного движения соответствующее транспортное средство находилось в пользовании другого человека, или же находилось в противоправном использовании другим лицом (лицами), например, в следствии хищения или угона, о чём говорится в ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ.

Примечательно, что в нормах КоАП РФ законодателем не уточняется, кто является другим лицом. В этом вопросе на помощь законодателю приходит Верховный Суд РФ, который в абз. 2 п. 1.3 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.10.2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса

Российской Федерации об административных правонарушениях» [40] разъяснил, что подтверждением о нахождении транспортного средства в пользовании иного лица, могут являться доверенность на право управления ТС другим лицом, полис ОСАГО, в котором присутствует запись о допуске к управлению данным ТС данного лица, договор лизинга или договор аренды транспортного средства, показания свидетелей, а так же лица, управлявшего транспортным средством непосредственно в момент фиксации правонарушения.

Таким образом, перечень «других лиц» и способов доказывания собственником (владельцем) транспортного средства своей невиновности не является закрытым [6, с. 302].

Третьим важным отличием является то, что по административным правонарушениям, предусмотренным гл. 12 КоАП РФ, протокол об административном правонарушении не оформляется, а распоряжение выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении. Копии постановлений и соответствующие материалы отправляются лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении (ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ).

Подобный механизм привлечения к административной ответственности, как обоснованно считают С.Н. Братановский и Е.Ю. Федосеев, «неравномерно распределяет баланс прав и обязанностей и смещает его в пользу публичных интересов» [12, с. 74].

О.В. Панкова указывает, что «применительно к административным правонарушениям, выявленным и зафиксированным с использованием специальных технических средств, функционирующих в автоматическом режиме и имеющих функции фото и видеосъемки, в роли специального субъекта административной ответственности выступает собственник транспортного средства (ст. 2.6.1 КоАП РФ)» [38, с. 457].

Таким образом получается, что в качестве субъекта деликта в сфере дорожного движения, при фиксации такового техническими средствами, выступает собственник автотранспортного средства (как физическое, так и юридическое лицо), что предопределяет проблемность данного вопроса.

Закономерно, что отсутствие одного из элементов состава административного правонарушения – субъекта, исключает производство по делу об административном правонарушении. Данный вывод полностью коррелируется с положением п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ, предписывающим прекратить производство по делу при отсутствии состава административного правонарушения.

В то же время, в соответствии со ст. 2.3 КоАП РФ административной ответственности подлежит только лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста шестнадцати лет.

Смоделируем ситуацию, при которой собственником транспортного средства является лицо, не достигшее шестнадцатилетнего возраста, а фактически транспортное средство находится в пользовании, например, одного из родителей. В таком случае должностное лицо, получившее материалы об административном правонарушении, полученные с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, не сможет начать производство по делу из-за отсутствия состава административного правонарушения, т.к. отсутствует обязательный его элемент – субъект.

Очевидно, что подобная правовая ситуация демонстрирует определённую непроработанность соответствующих вопросов и, как указывают специалисты, «сводит на нет эффективность применения технических средств, фиксирующих административные правонарушения в автоматическом режиме, и, как следствие, негативно влияет на обеспечение безопасности дорожного движения» [10, с. 135].

Думается, что законодательное закрепление возможности привлечения к административной ответственности родителей или иных законных представителей владельцев транспортных средств, не достигших шестнадцати лет, за административные правонарушения, зафиксированные в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото-и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи позволило бы в полной мере реализовать изначально заложенный потенциал от использования таких технических средств.

Обратим внимание на имеющиеся коллизии, сопряжённые с использованием отдельных специальных технических средств фиксации. Приказом Росстандарта от 12.12.2017 г. № 2795 «Об утверждении типов средств измерений» [49] утвержден тип средства измерения «Системы автоматические для обеспечения контроля за дорожным движением «Автодория» 3.0». Данное техническое средство используется для фиксации в автоматическом режиме административных правонарушений в области дорожного движения.

Важной особенностью системы является возможность обеспечения «тотального контроля», когда три и более прибора системы на программном уровне объединяются в единую зону контроля. Это особенно актуально для участков дорог, где необходимо обеспечить дополнительный контроль на большой дистанции или сложных участках.

Данная система позволяет вести контроль средней скорости автомобиля, что сопряжено с рядом сложностей, имеющих значение в контексте правоприменения.

Сложившаяся правоприменительная и судебная практика находят правомерным привлечение собственников (владельцев) транспортных средств к административной ответственности за нарушение скоростного режима, допущенного на участке автомобильной дороги между двумя установленными камерами системы «Автодория 3.0», при отсутствии

фиксации конкретного момента (места и времени) превышения скорости. Расчет средней скорости производится системой автоматически, исходя из времени, потраченного автомобилем на преодоление отрезка пути между первой и второй камерами.

Вместе с тем, при привлечении к административной ответственности правоприменителями не учитывается, что согласно п. 1 ст. 26.1 КоАП РФ выяснению подлежит наличие события административного правонарушения и его отсутствие является обстоятельством, исключающим возможность производства по делу об административном правонарушении (п. 1 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ).

Признаками, характеризующими событие правонарушения, выступают: место, время, способ и другие обстоятельства его совершения.

Относительно места совершения административного правонарушения наиболее точным видится определение, данное О.В. Панковой: «Местом совершения административных правонарушений является место их обнаружения (пресечения) уполномоченным должностным лицом. Например, в случае выявления административного правонарушения с использованием специального технического средства, работающего в автоматическом режиме, имеющего функции фото- и киносъемки, видеозаписи, местом совершения данного правонарушения будет считаться место установки соответствующего средства фото- или видеофиксации» [38, с. 315].

Технические особенности контроля средней скорости системы «Автодория 3.0» не позволяют установить событие правонарушения, т.е. зафиксировать конкретное место и время превышения скорости автомобилем. Тем не менее, это обстоятельство не является препятствием для привлечения собственников транспортных средств к административной ответственности за превышение установленной скорости движения по ст. 12.9 КоАП РФ.

В целях приведения правоприменительной практики в соответствие с положениями КоАП РФ можно рассмотреть два кардинально противоположных решения.

Первое заключается в запрещении использования системы «Автодория 3.0» для контроля скорости на дорогах.

Второе – в закреплении в нормах КоАП РФ, что местом и временем совершения административного правонарушения в области дорожного движения, зафиксированного несколькими техническими средствами, работающими в автоматическом режиме и фиксирующими среднюю скорость, является место установки последней из камер, а временем – время фиксации последней камерой автомобиля на участке дороги.

Можно выделить и иные проблемы правоприменительной практики, связанной с выявлением правонарушений в сфере дорожного движения, связанные с применением определённых технических средств.

В отдельных регионах вводится практика использования специальных технических средств для наблюдения за наружной обстановкой и обстановкой внутри автомобиля с записью на внешний носитель, эксплуатируемых в подразделениях ГИБДД.

Тем не менее, как пишут отдельные авторы, применение подобных систем сопряжено с организационными и, конечно же, техническими трудностями. Так, далеко не в каждом патрульном автомобиле установлена аппаратура для просмотра зафиксированной видеокамерами информации, в связи с чем инспектор ДПС при выявлении противоправного деяния с помощью вышеуказанных камер видеонаблюдения не может на месте убедиться, было ли зафиксировано событие; момент совершения правонарушения в сфере дорожного движения не всегда попадает в угол обзора камеры и т.д. [13, с. 91]

В новом Административном регламенте, утвержденном приказом МВД России от 23.08.2017 г. № 664 [46] (Административный регламент) закреплено, что «при надзоре за дорожным движением допускается

использование специальных технических средств, принадлежащих государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям, а также использование иных технических средств фото-, звуко- и видеозаписи» (п. 76).

Данное положение заслуживает поддержки, поскольку позволяет дополнительно усилить обоснованность привлечения к ответственности за совершение правонарушения в сфере дорожного движения.

Представляется, что правомерное использование соответствующими должностными лицами государства, обладающими властными полномочиями иных технических устройств, включая видеокамер, с помощью которых выявляются административные правонарушения в области дорожного движения, должно находить чёткое нормативное регулирование в положениях законодательных и подзаконных актов.

В этой связи, видится целесообразным внесение нормативного изменения в п. 76 Административного регламента, путём дополнения его п.п. 76.1: «иные технические средства, используемые для выявления и фиксации административных правонарушений, должны состоять на балансе подразделения ГИБДД».

Также видится разумным с технической стороны обеспечивать непосредственную запись аудио-визуальной информации, касающейся фиксации фактического основания административной ответственности за правонарушение в сфере дорожного движения на внутреннюю память технического устройства записи, для того, чтобы данная информация на соответствующем носителе (специальная карта памяти и т.д.) не могла быть несанкционированно изъята, заменена или подвергнута очистке от той, или иной, зафиксированной на ней информации.

Как видится, соответствующий периодический контроль в данном направлении должен осуществляться со стороны руководителей подразделений ГИБДД (ДПС) на основе должностных регламентов.

Данный контроль может состоять в периодической проверке устройств записи на предмет установления соответствия записанных аудио-визуальных материалов, связанных с фиксацией правонарушений в сфере дорожного движения с составленными административными материалами документального характера.

Таким образом, если соответствующий руководитель подразделения выявит в ходе подобной проверки несоответствие, указывающее на преднамеренное не составление материала по выявленному правонарушению в сфере дорожного движения, при наличии зафиксированной техническим средством записи деяния, в соответствии с п. 13 «Порядка проведения служебной проверки в органах, организациях и подразделениях МВД России», утвержденного ведомственным приказом от 26.03.2013 г. № 161 [47], руководитель обязан назначить служебную проверку с целью выяснения всех обстоятельств дела. Таким образом, можно осуществлять дополнительную профилактику нарушений служебной дисциплины в работе сотрудников ГИБДД.

Безусловно, любые административные правонарушения, предусмотренные главой 12 КоАП РФ, несут определённые вред интересам личности, общества и государства, посягая на соответствующий объект административно-правовой охраны, однако, наибольшую опасность несут административные правонарушения, связанные с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ), а также вождением без прав (ст. 12.7 КоАП РФ). Это обусловлено тем, что совершение такого рода правонарушений создаёт весьма высокую опасность наступления тяжких последствий: вреда жизни и здоровью других участников дорожного движения, вреда частной или иной форме собственности.

Единственным действенным способом предотвращения возможного вреда от данных правонарушений можно считать лишь эффективное выявление таких лиц и привлечение их к административной ответственности.

Тем не менее, если факт нахождения водителя транспортного средства в состоянии алкогольного или иного опьянения во многих ситуациях можно определить визуально – например, в ходе диалога с водителем после остановки автомобиля (речевые аномалии, заторможенность, характерный запах алкоголя и т.д.), а также по характерной специфической манере вождения, то выявить визуально водителя, у которого отсутствуют права на управление автомобилем не представляется возможным.

Косвенно, указывать на это может лишь неуверенная манера вождения лица, не обладающего навыками вождения, необходимыми для управления транспортным средством. Но такая категория «бесправных» нарушителей не является единственно возможной.

Таким образом, эффективным способом выявления лиц, осуществляющих управление транспортным средством без специального права на его управление может выступать лишь остановка транспортного средства с целью проверки документов.

Как указывается в публикациях с опорой на статистические данные, «сотрудники Госавтоинспекции ежедневно регистрируют более 200 фактов управления транспортными средствами без права управления» [31, с. 7], что говорит о том, что существующие на сегодняшний момент меры профилактики рассматриваемых правонарушений в сфере дорожного движения требуют дальнейшего совершенствования и повышения их номинальной эффективности.

Ранее Административный регламент, утвержденный приказом МВД России от 02.03.2009 г. № 185 [45], позволял останавливать водителей транспортных средств для проверки документов на право управления только на стационарных постах ДПС.

Новый Административный регламент позволил сотрудникам ДПС останавливать транспортные средства для проверки документов на право пользования и управления ими вне стационарных постов ГИБДД (п.п. 84.13). Однако для осуществления этой процедуры необходимы основания,

указанные в п. 106 Административного регламента: выявление признаков нарушения правил дорожного движения; наличие ориентировок либо иных данных, свидетельствующих о причастности водителя и (или) транспортного средства к совершению ДТП, преступления или административного правонарушения, об использовании транспортного средства в противоправных целях, а также дающих основания полагать, что транспортное средство находится в розыске; проведение мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий.

Ограниченный список оснований для проверки документов, необходимых для участия в дорожном движении, не позволяет в полной мере выполнять функции и задачи, возложенные на подразделения ДПС ГИБДД, а также дает право водителям вступать в полемику с сотрудниками ГИБДД.

Таким образом, при отсутствии оснований, указанных в п. 106 Административного регламента, инспектор ДПС не имеет законного права на остановку транспортного средства с целью дальнейшей проверки водителя на предмет наличия права управления им, что, в свою очередь, снижает эффективность профилактики нарушений, предусмотренных ст. 12.7 КоАП РФ.

В связи с этим с целью решения вышеуказанной проблемы необходимо внести дополнение в п. 106 Административного регламента, расширив основания проверки документов, необходимых для участия в дорожном движении, путём установления такого основания, как: «проверка документов по оперативно-справочным учетам ГИБДД на наличие неоплаченных штрафов и нахождения в розыске».

Данное изменение может позволить сотруднику ДПС осуществлять остановку транспортного средства и проверку соответствующих документов, не выходя за фактические и правовые рамки своих полномочий и при этом устанавливать, как фактическое наличие права на управление транспортным средством, так и проводить мониторинг по оперативно-справочным учетам ГИБДД РФ.

Такого рода положение, включённое в регламент, может помочь снизить число спорных ситуаций между сотрудником ГИБДД и участниками дорожного движения, что, соответственно, может положительно сказаться на проведении административных процедур и оптимизировать временные затраты на них.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что существующие юридические и сугубо технические проблемы, связанные с выявлением административных правонарушений в области дорожного движения, требуют от законодателя соответствующих шагов по совершенствованию имеющегося на законодательном уровне регулирования.

Подход к их решению обозначенных проблем должен быть комплексным, и строиться на системном подходе к осуществлению административно-правового регулирования и научной обоснованности таких изменений. Таким образом, соответствующее регулирование может позволить значительно повысить эффективность выявления и профилактики административных правонарушений в сфере дорожного движения.

В первую очередь, говоря о проблемах, непосредственно связанных с процессуальным порядком производства по рассмотрению дел об административных правонарушениях в области дорожного движения, в качестве одной из основных следует назвать проблему несовершенства существующего порядка производства.

Процедура рассмотрения дел об административных правонарушениях включает в себя три этапа:

- 1) подготовка к рассмотрению,
- 2) непосредственное рассмотрение,
- 3) само принятие постановления по делу и доведение его до сведения лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении.

Каждый этап содержит в себе как общие проблемы, так и особенные, такие как «устаревание процедуры привлечения понятых для некоторых

категорий дел, которые присущи только определенной категории» [68, с. 770].

В рамках непосредственной судебной процедуры рассмотрения дела об административном правонарушении в сфере дорожного движения презюмируется обязанность суда создать все необходимые условия, для того, чтобы было в полной мере реализованы права лица, привлекаемого к ответственности. Также существенным является то, что суд, рассматривая дела об административных правонарушениях, даёт правовую оценку доказательствам, которые представлены органами, выявившими соответствующее правонарушение в сфере дорожного движения.

В отдельных случаях суд может не исследовать весь комплекс необходимых обстоятельств рассматриваемого административного дела, либо дать не корректную оценку соответствующим доказательствам.

Так, решением Ленинского районного суда г. Саранска Республики Мордовия от 11.05.2017 года по делу № 12-147/2017 Постановление мирового судьи судебного участка № 6 Ленинского района г. Саранска от 20 марта 2017 года отменено, а материал направлен мировому судье на новое рассмотрение. В мотивировочной части решения Ленинского районного суд указано, «постановление мирового судьи судебного участка № 6 Ленинского района г. Саранска от 20.03.2017 г. вынесено по недостаточным исследованным доказательствам, которые существенно могли повлиять на результат рассмотрения дела, а фактические обстоятельства дела не установлены» [51].

Решением Курганского областного суда от 28 сентября 2018 г. по делу № 72-429/2018 решение судьи Притобольного районного суда Курганской области от 2 августа 2018 г. по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.14 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в отношении Челпанова В.В. отменено, дело возвращено на новое рассмотрение в Притобольный районный суд Курганской области [50].

Согласно ст. 29.8 КоАП РФ, протокол о рассмотрении дела об административном правонарушении составляется при рассмотрении дела коллегиальным органом. Следовательно, в случае рассмотрения дела об административном правонарушении судьей единолично протокол судебного заседания не ведется.

Таким образом, как отмечают отдельные авторы, «отсутствие обязанности суда по ведению протокола, отражающего весь ход судебного разбирательства, заявляемые ходатайства участников разбирательства, а также процесс исследования каждого доказательства, которые судом кладутся в основу принятия решения в соответствии с законом, порождает ряд проблем, возникающих при обжаловании постановлений суда» [16, с. 35].

Для того, чтобы избежать подобных нарушений, следует нормативно предусмотреть обязанность суда при производстве по делам об административных правонарушениях, вести протокол судебного заседания, что имеет отдельное значение для рассматриваемой нами сферы правонарушений.

Протокол судебного заседания является источником доказательств в случае обжалования постановления по делу об административном правонарушении. Фиксация всех обстоятельств по делу позволит упорядочить процесс судебного разбирательства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, а также избежать возможной переоценки доказательств судом апелляционной инстанции.

Однако, неизбежно возникает иная проблема – увеличение срока рассмотрения дела об административном правонарушении, поскольку загруженность судов на сегодняшний день довольно велика, и ведение протокола увеличит нагрузку на судебные участки, рассматривающие дела об административных правонарушениях.

Таким образом, введение законодателем в КоАП РФ нормы об обязательном ведении протокола судебного заседания судом, рассматривающем дело об административном правонарушении, позволит наиболее полно обеспечить гарантии на справедливое судебное разбирательство и позволит реализации принципа надлежащего отправления правосудия.

В рамках анализ проблем процессуального характера исследуемой области, нельзя не отметить проблему привлечения понятых по делам об административных правонарушениях, а точнее проблему актуальности привлечения понятых по делам такого рода.

Сегодня в протоколе об административном правонарушении понятой удостоверяет подписью факт совершения в его присутствии процессуальных действий, их содержание и результаты.

Однако, как отмечают отдельные авторы, «при исследовании судом доказательств и необходимости опросить понятых по вопросам, имеющим существенное значение для проверки представленных доказательств на соответствие признакам относимости, достоверности и допустимости, понятые зачастую не являются в суд для дачи показаний, или же вовсе отказываются от подтверждения процессуальных действий» [24, с. 82].

Для выполнения задач всестороннего полного объективного и своевременно рассмотрения дела об административном правонарушении законодатель уже начал приступать к реформированию института понятых в делах об административных правонарушениях. Федеральный закон от 14.10.2014 г. № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [64] облегчил процедуру привлечения понятых.

Часть 2 статьи 25.7 КоАП РФ в новой редакции, гласит: «В случаях, предусмотренных главой 27 и статьей 28.1.1 настоящего Кодекса, обязательно присутствие понятых или применение видеозаписи».

Данное нововведение позволит сократить число апелляционных жалоб по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Таким образом, на сегодняшний день, относительно процессуальных проблем, связанных с правонарушениями в сфере дорожного движения, необходимо закрепить в действующем законодательстве нормы об обязательном ведении судом протокола судебных заседаний во всех инстанциях.

Фиксация всех обстоятельств по делу позволит упорядочить процесс судебного разбирательства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, а также избежать возможной переоценки доказательств судом апелляционной инстанции.

3.2 Совершенствование законодательства об административной ответственности за нарушения безопасности дорожного движения

В настоящий момент всё больше актуализируется проблематика дальнейшего совершенствования законодательных норм, регламентирующих вопросы административной ответственности в сфере дорожного движения. Как совершенно справедливо указывают специалисты, «значительные размеры социальных и экономических потерь от ДТП придают задаче обеспечения безопасности дорожного движения государственную значимость» [16, с. 36].

В отдельных публикациях авторы, говоря о проблемах правоприменения, связанных с правонарушениями в области дорожного движения, говорят о том, что «необходимо применение единственно верного способа совершенствования данной структуры – введение законодателем в

действие норм, направленных на ужесточение мер наказания, которые применяются к нарушителям, при совершении правонарушений в области дорожного движения. Меры, применяемые к нарушителям, на сегодняшний день, характеризуются лояльностью» [31, с. 17].

Тем не менее, суровая санкция ещё никогда не была «панацеей» от совершения правонарушений, включая преступления, за которые законодатель предусматривает максимально суровый размер и вид санкций.

Определённые дискуссии на страницах научных публикаций ведутся относительно, так называемой, балльной системы учёта нарушений Правил дорожного движения.

Вряд ли обоснованы утверждения о том, что введение в правоприменительную практику посредством нормативных корректировок подобной системы учёта административных нарушений в сфере дорожного движения скажется негативно на практической стороне вопроса.

Как указывают отдельные авторы, «учет повторных правонарушений в административном законодательстве применялся значительное время, и за повторные проступки нарушитель справедливо, на наш взгляд, получал более суровое наказание. Отмена в 1989 г. такого вида учета была явно преждевременной» [16, с. 35].

По мнению отдельных исследователей, «большинство дорожно-транспортных происшествий происходило из-за отсутствия необходимого механизма воздействия на злостных нарушителей Правил дорожного движения. Дальнейшее совершенствование действующего законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения поможет повысить его эффективность» [31, с. 57].

В отдельных публикациях поднимается вопрос о необходимости реагирования на осуществляемую отдельными гражданами практику противодействия применению со стороны органов государства технических средств, направленных на выявление превышения скоростного режима на дорогах. Речь идёт об использовании, так называемых, «антирадаров».

Отдельные авторы, прямо предлагают ввести на законодательном уровне «административную ответственность за установку и использование водителями транспортных средств антирадаров – приборов, с помощью которых можно вести контрнаблюдение за радарными ДПС, что помогло бы снизить количество нарушений, связанных с превышением установленной скорости движения» [16, с. 36].

Данного рода деяние, указанные специалисты предлагают рассматривать как посягающие на установленный порядок деятельности органов государства в сфере дорожного движения, обладающее повышенной общественной вредностью, с учётом того, что практика использования антирадаров делает доступным каждому гражданину безнаказанное превышение установленного Правилами скоростного режима движения на дорогах.

Авторы ссылаются на потенциальную опасность последствий превышения скоростного режима для имущества, а также жизни и здоровья неопределённого количества участников дорожного движения.

Своевременное и активное пресечение использования гражданами антирадаров обуславливается, по мнению исследователей, тем, что такого рода деяние мешает «нормальной работе уполномоченного органа (должностного лица) по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, а по степени общественной вредности указанное правонарушение аналогично правонарушению, выразившемуся в оставлении места дорожно-транспортного происшествия или неподчинении сигналам регулировщика дорожного движения» [16, с. 36].

Указанные специалисты предлагают «ввести административную ответственность за применение водителями транспортных средств приборов обнаружения контрольно-измерительной техники ДПС. Виновные лица могут быть подвергнуты денежному штрафу в размере от 300 до 500 рублей» [16, с. 36].

На данный момент времени законодателем не предусматривается ответственность граждан за применение антирадаров – данные приборы продаются в магазинах электроники и бытовой техники. Сам же вопрос установления такой ответственности на законодательном уровне, путём создания отдельного состава административного правонарушения в сфере дорожного движения, как минимум, требует дополнительного осмысления и научной обоснованности.

Представляется, что авторы чрезмерно «сгущают краски», относительно общественной вредности использования антирадаров, позволяющих идентифицировать устройства измерения скоростного режима проезжающих автомобилей в целях фиксации нарушений скоростного режима.

Установка подобного устройства не мешает измерять скорость проезжающего автомобиля, а лишь информирует водителя о том, что такое измерение может производиться, что побуждает последнего снизить скорость до нормативного разрешённого уровня. Соответствующие дорожные указатели, предупреждающие о том, что на участке дороги производится контроль скоростного режима, собственно, призваны вызвать аналогичную реакцию водителя – призвать водителя к ответственному вождению и не превышать скоростной режим. Не имеет правоустанавливающего значение чем именно вызвана реакция водителя снизить скорость и продолжать движение в пределах допустимых скоростных значений – боязнь административного наказания, или же повышенная внутренняя социальная ответственность. Эффект единый – соблюдение скоростного режима, обеспечивающего безопасное движение по дорогам.

Можно выделить и иные направления совершенствования действующего законодательства в сфере административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения.

В частности, отдельные исследователи говорят о необходимости совершенствования норм, касающихся ответственности за разговоры по мобильному телефону во время управления транспортным средством.

Долгое время соответствующая административная ответственность за нарушение подобного запрета не была предусмотрена в нормах административного права.

В настоящее же время, ст. 12.36.1 КоАП РФ предусматривает ответственность в виде административного штрафа в размере до 1500 р. за пользование водителем во время движения транспортного средства телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

Опасность такого поведения на дорогах очевидна и наличие соответствующего административно-правового запрета в нормах КоАП РФ следует считать положительным шагом законодателя. Тем не менее, соответствующее регулирование отстаёт от технического прогресса и существующей практики использования современных средств коммуникации. На данный момент времени, пользователи сотовой связи, используют не только мобильные телефоны, как таковые, но и разнообразные электронные цифровые средства коммуникации, обладающие широким спектром возможностей – смартфоны, планшеты и т.д.

Является популярным не только использование данных устройств для проведения телефонных разговоров, но и для обмена короткими сообщениями «смс-сообщениями», а также сообщениями в различных социальных сетях и мессенджерах, установленных в качестве приложений на мобильных устройствах, которыми водители с успехом могут пользоваться при управлении транспортным средством.

Как представляется, написание сообщений на экране смартфона имеет большую опасность для безопасного движения, чем телефонный разговор, который заключается в устном общении и не требует визуального контроля. А вот написание текстовых сообщений и обмен таковыми, сопряжён с

визуальной составляющей – не глядя написать сообщение попросту невозможно, для этого нужно смотреть на экран, видеть клавиатуру, нажимать верные клавиши на ней. В это время у водителя отсутствует визуальный контакт с дорогой, иными участниками дорожного движения, страдает оценка текущей дорожной ситуации и т.д. Тем не менее, законодатель до сих пор не предусмотрел ответственности за подобные действия, несомненно посягающие на безопасность дорожного движения.

Таким образом, представляется необходимым на законодательном уровне предусмотреть административную ответственность за любое (помимо голосового) использование цифровых средств связи во время управления автотранспортным средством.

В.В. Головкин, говоря о данной проблеме, приводит пример из зарубежной практики: «За аналогичное деяние в Ирландии и некоторых других странах полагаются крупный денежный штраф, или три месяца тюремного заключения» [15, с. 123].

Соответствующее нормативное изменение можно произвести, путём корректировки ст. 12.36.1. Данную норму можно переформулировать в следующей редакции (скорректировав как наименование нормы, так и её содержание):

Статья 12.36.1. Нарушение правил пользования электронным мобильным устройством водителем транспортного средства

Пользование водителем во время движения транспортного средства электронным мобильным устройством, за исключением телефонных переговоров с использованием технического устройства, позволяющего вести переговоры без использования рук, - влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

Нарушений Правил дорожного движения в состоянии алкогольного опьянения во многих случаях неминуемо приводит к ДТП и последствиям для жизни, здоровья и имущества граждан.

В этой связи, отдельные исследователи, выступают против дифференциации ответственности на основании степени опьянения, «так как интересы безопасности движения диктуют необходимость предупреждения случаев управления транспортом в состоянии опьянения независимо от его степени» [30, с. 233].

Также в этой связи специалисты указывают, что «водителю нельзя разрешать иметь в крови 0,3 промилле алкоголя, поскольку это чревато тем, что граждане с легкостью и неумышленно могут превышать допустимый показатель во много раз. Водитель, принявший даже небольшое его количество, не должен управлять автомобилем, так как не сможет понять и исполнить требования норм» [30, с. 235].

Тем не менее, в рамках Примечания к ст. 12.8 КоАП РФ, законодатель, применительно к алкогольному опьянению, указывает, что «административная ответственность ... наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови...»

То есть, минимальный показатель алкоголя в крови может быть допустим и не влечёт привлечение к ответственности. Такова позиция законодателя.

Многие авторы солидарны с ней, включая практиков и теоретиков. Кроме того, некоторые исследователи выступают за «дифференциацию административного наказания в зависимости от степени опьянения» [17, с. 33], что, может рассматриваться в качестве эффективной меры противодействия управлению транспортом в состоянии опьянения.

То есть, административное наказание может быть дифференцировано от более мягкого к более суровому в зависимости от степени опьянения,

обуславливающего вероятность социально-опасных последствий. Чем больше опьянение, тем вероятнее наступление данных последствий при нахождении за рулём лица, в состоянии опьянения.

В некоторых работах пишут о такой мере, направленной на обеспечение безопасности в сфере дорожного движения, как «введение конфискацию автомобиля за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения водителей и без права управления» [67, с. 106].

В обоснование данной точки зрения, авторы пишут о том, что «исследования показывают, что лишённые права управления сроком на 5 лет и более водители продолжают управлять и совершать ДТП, несмотря на установленный запрет, как правило, на технически устаревших моделях, находящихся в эксплуатации 20 и более лет, что актуализирует применение специальной конфискации транспортного средства, о чем говорит современный опыт Республики Беларусь» [67, с. 107].

В Республике Беларусь подобная практика создана в рамках введения отдельного состава преступления в виде повторного вождения автомобиля в состоянии опьянения, при наличии привлечения к административному правонарушению в течение года за езду в состоянии опьянения – то есть, автомобиль рассматривается как средство совершения преступления, а значит, может быть конфискован. Подобное законодательное нововведение вызвало широкий общественный резонанс, поскольку породило множество практически значимых вопросов. В частности, автомобиль принадлежит семье и управляют им разные члены семьи. При конфискации такового, транспорта лишаются все члены семьи, включая тех, кто ни разу не привлекался к административной ответственности. Также порождает правовой нонсенс возможная конфискация автомобиля юридического лица, за рулём которого находился водитель в состоянии опьянения и т.д.

Как представляется, подобный шаг законодателя не является обоснованным как с научной, так и практической точки зрения в российских реалиях. Подобный подход к ограничению права частной собственности, с

позиции отечественного конституционно-правового регулирования видится необоснованным и противоправным по своей сути.

Нарушения здоровья водителя могут быть обусловлены не только воздействием алкоголя или наркотических средств. В этой связи на страницах научных публикаций звучат предложения о привлечении к административной ответственности за вождение при наличии медицинских противопоказаний и в состоянии, вызванном медицинским применением разного рода лекарственных средств.

На несовершенство правового регулирования медицинских аспектов контроля за состоянием водителя указывает то, что «водитель ни при каких обстоятельствах не несет ответственности за состояние собственного здоровья и наличие медицинских противопоказаний» [28, с. 38].

Действительно, на безопасность дорожного движения может оказывать влияние целевое употребление водителем, проходящим, например, амбулаторное лечение, лекарственных препаратов за рулем.

«Ряд лекарственных средств может вызывать угнетение центральной нервной системы, вызывать заторможенность реакций, вялость, сонливость, нарушение координации движений, снижать скорость принятия решений, что во много раз увеличивает риск ДТП» [28, с. 38] – пишут авторы.

К таким препаратам относят широкий спектр медикаментов, обладающих действием, потенциально препятствующим осуществлению безопасного управления транспортным средством. К числу таких препаратов, как пишут специалисты, можно отнести: «нейролептики, антидепрессанты, транквилизаторы, антигистаминные средства; препараты, обладающие снотворным и седативным действием» [35, с. 38].

В зарубежной практике есть примеры регулирования в указанном аспекте. По соответствующему критерию влияния на управление транспортным средством, выделены отдельные группы лекарственных средств, прием которых замедляет реакцию, снижает способность концентрировать внимание, уменьшает работоспособность, обуславливая

вероятность возникновения аварийных ситуаций на дороге. На упаковку таких средств производителем наносится специальная маркировка.

«В Норвегии лица, управляющие транспортным средством после приема таких лекарств, подвергаются штрафу наравне с нетрезвыми водителями. Аналогичное законодательство действует в Швеции, Дании и Финляндии» [37, с. 12] – пишут авторы.

Введение в российское законодательство административной ответственности за подобные правонарушения также может повысить безопасность дорожного движения и избежать многих опасных последствий вождения в состоянии, не отвечающем требованиям безопасного вождения.

Целесообразно в рамках российского правового регулирования закрепить подобный перечень препаратов в официальном порядке и доводить данную информацию до водителей.

Несмотря на запрет управлять транспортным средством под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения, ответственность в российском административном законодательстве за подобные действия не предусмотрена.

Но вести речь о полном отсутствии правовой базы нельзя. Приказ Минздрава от 18.12.2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» [48] предусматривает, что при проведении освидетельствования на состояние опьянения необходимо выявлять нарушения функционального состояния, что имеет непосредственное отношение к рассматриваемому вопросу.

Европейская конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ETS № 88), принятая 03.06.1976 г. в Брюсселе, в числе базовых правонарушений в области дорожного движения, предусматривает такие разновидности, как:

«управление транспортным средством: в состоянии интоксикации или алкогольного опьянения; под влиянием наркотических средств или других веществ, оказывающих аналогичное воздействие; в случае неспособности управлять автотранспортным средством вследствие чрезмерной усталости» [21].

Таким образом, определённая международно-правовая основа для введения соответствующих законодательных изменений на национальном уровне уже давно существует.

В завершение следует констатировать, что предлагаемая отдельными специалистами разработка нового Кодекса РФ об административных правонарушениях, как способ усовершенствовать существующее регулирование, в том числе, в сфере ответственности за правонарушения в области дорожного движения, вряд ли целесообразен. Это, как минимум, весьма масштабная и трудозатратная задача, требующая значительной проработки.

Как пишут В.И. Майоров и В.В. Денисенко, «для её решения необходимо привлекать специалистов из различных областей правовой науки, прежде всего ученых-административистов, с целью актуализации плодотворной научной дискуссии и выявления наиболее эффективных подходов к реформированию законодательства об административных правонарушениях» [34, с. 85].

Тем не менее, несмотря на потенциальную возможность реализации подобной идеи, поспешное принятие нового кодифицированного акта вряд ли поможет усовершенствовать действующее регулирование.

Более реальной и выполнимой задачей видится планомерное корректирование существующих нормативных положений, с опорой на научно обоснованные предложения авторитетных специалистов в соответствующей области.

По итогам третьей главы работы представляется возможным сформулировать следующие выводы и рекомендации, направленные на

последовательное совершенствование юридических норм в исследуемой сфере.

В качестве общей цели административно-правового регулирования в данной сфере можно рассматривать создание условий, при которых участники дорожного движения будут максимально соблюдать предусмотренные законодателем нормативные правила, направленные на обеспечение должного уровня защиты данных участников от возможных негативных последствий и рисков, связанных со сферой дорожного движения в современных условиях.

На первый взгляд, для обеспечения более эффективного достижения поставленной цели необходима поступательная модернизация соответствующих правовых механизмов.

Определенные коллизии возникают при привлечении к административной ответственности в случаях фиксации правонарушений специальными техническими средствами – например при использовании «Системы автоматические для обеспечения контроля за дорожным движением «Автодория» 3.0».

Технические особенности контроля средней скорости системы «Автодория 3.0» не позволяют установить событие правонарушения, т.е. зафиксировать конкретное место и время превышения скорости автомобилем. Тем не менее, это обстоятельство не является препятствием для привлечения собственников транспортных средств к административной ответственности за превышение установленной скорости движения по ст. 12.9 КоАП РФ.

В целях приведения правоприменительной практики в соответствие с положениями КоАП РФ можно рассмотреть два кардинально противоположных решения.

Первое заключается в запрещении использования системы «Автодория 3.0» для контроля скорости на дорогах.

Второе – в закреплении в нормах КоАП РФ, что местом и временем совершения административного правонарушения в области дорожного движения, зафиксированного несколькими техническими средствами, работающими в автоматическом режиме и фиксирующими среднюю скорость, является место установки последней из камер, а временем – время фиксации последней камерой автомобиля на участке дороги.

Представляется, что правомерное использование соответствующими должностными лицами государства, обладающими властными полномочиями иных технических устройств, включая видеокамер, с помощью которых выявляются административные правонарушения в области дорожного движения, должно находить чёткое нормативное регулирование в положениях законодательных и подзаконных актов.

В этой связи, видится целесообразным внесение нормативного изменения в п. 76 Административного регламента, путём дополнения его п.п. 76.1: «иные технические средства, используемые для выявления и фиксации административных правонарушений, должны состоять на балансе подразделения ГИБДД». Соответствующий периодический контроль в данном направлении должен осуществляться со стороны руководителей подразделений ГИБДД (ДПС) на основе должностных регламентов.

Применительно к процедурным вопросам, связанным с рассмотрением дел об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, представляется целесообразным нормативно предусмотреть обязанность суда при производстве по делам об административных правонарушениях, вести протокол судебного заседания, что имеет отдельное значение для рассматриваемой нами сферы правонарушений.

Протокол судебного заседания является источником доказательств в случае обжалования постановления по делу об административном правонарушении. Фиксация всех обстоятельств по делу позволит упорядочить процесс судебного разбирательства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, а также

избежать возможной переоценки доказательств судом апелляционной инстанции.

В отдельных публикациях поднимается вопрос о необходимости реагирования на осуществляемую отдельными гражданами практику противодействия применению со стороны органов государства технических средств, направленных на выявление превышения скоростного режима на дорогах. Речь идёт об использовании, так называемых, «антирадаров», путём установления за это административной ответственности. Данный вопрос, как минимум, требует дополнительного осмысления и научной обоснованности.

В свете развития современных технологий, нуждается в совершенствовании ст. 12.36.1 КоАП РФ, предусматривающая ответственность за пользование водителем во время движения транспортного средства телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

На данный момент времени, пользователи сотовой связи, используют не только мобильные телефоны, как таковые, но и разнообразные электронные цифровые средства коммуникации, обладающие широким спектром возможностей – смартфоны, планшеты и т.д.

Является популярным не только использование данных устройств для проведения телефонных разговоров, но и для обмена короткими сообщениями «смс-сообщениями», а также сообщениями в различных социальных сетях и мессенджерах, установленных в качестве приложений на мобильных устройствах, которыми водители с успехом могут пользоваться при управлении транспортным средством.

Как представляется, написание сообщений на экране смартфона имеет большую опасность для безопасного движения, чем телефонный разговор, который заключается в устном общении и не требует визуального контроля.

Таким образом, представляется необходимым на законодательном уровне предусмотреть административную ответственность за любое (помимо

голосового) использование цифровых средств связи во время управления автотранспортным средством.

Соответствующее нормативное изменение можно произвести, путём корректировки ст. 12.36.1. Данную норму можно переформулировать в следующей редакции (скорректировав как наименование нормы, так и её содержание):

Статья 12.36.1. Нарушение правил пользования электронным мобильным устройством водителем транспортного средства

Пользование водителем во время движения транспортного средства электронным мобильным устройством, за исключением телефонных переговоров с использованием технического устройства, позволяющего вести переговоры без использования рук, - влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

Заслуживает внимания предлагаемое в науке введение дифференцированного административного наказания в зависимости от степени алкогольного опьянения, при совершении административного правонарушения в сфере дорожного движения.

То есть, административное наказание может быть дифференцировано от более мягкого к более суровому в зависимости от степени опьянения, обуславливающего вероятность социально-опасных последствий. Чем больше опьянение, тем вероятнее наступление данных последствий при нахождении за рулём лица, в состоянии опьянения.

Предлагаемая в науке конфискация автомобиля за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения (по аналогии с законодательством Республики Беларусь) не является обоснованной как с научной, так и практической точки зрения в условиях современных российских реалий.

Подобный подход к ограничению права частной собственности, с позиции отечественного конституционно-правового регулирования видится необоснованным и противоправным по своей сути, посягая на

конституционные основы частной собственности, гарантированные государством.

Представляется правильным произвести дополнительное регулирование, применительно к вопросу вождения при наличии медицинских противопоказаний и в состоянии, вызванном медицинским применением разного рода лекарственных средств, в связи с тем, что на безопасность дорожного движения может оказывать влияние целевое употребление водителем, проходящим, например, амбулаторное лечение, лекарственных препаратов за рулем.

Целесообразно в рамках российского правового регулирования закрепить подобный перечень препаратов в официальном порядке и доводить данную информацию до водителей, с учётом того, что определённая международно-правовая основа для введения соответствующих законодательных изменений на национальном уровне уже давно существует.

Таким образом, следует констатировать наличие широкого поля для последовательных законодательных изменений, направленных на совершенствование законодательного регулирования и правоприменения в сфере ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Заключение

В заключении работы следует подвести её общие итоги и обозначить рекомендации по совершенствованию действующего законодательства в аспекте исследования.

Несмотря на отсутствие единого подхода к пониманию категории административное правонарушение, можно отметить, что большинство авторов все же сходятся в том, что административная ответственность – это определенная форма реагирования органов государства на административное правонарушение, которая выражается в применении к нарушителю карательных административных санкций.

Административным правонарушением в области дорожного движения стоит считать противоправное, виновное нарушение норм законов Российской Федерации, правил и государственных стандартов, которые регулируют общественные отношения, складывающиеся в области дорожного движения, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность.

Состав административного правонарушения в сфере дорожного движения – есть совокупность объективных и субъективных его признаков.

Относительно объекта данной категории правонарушений в науке справедливо поднимается вопрос о том, что объект административно-правовой охраны главы 11 и главы 12 КоАП РФ смежен, что вызывает затруднения, относительно того, какой именно состав должен находиться в главе 11, а какой в главе 12, в зависимости от подхода к содержательному определению объекта, на который посягают правонарушения в сфере дорожного движения.

Законодателю следовало бы более чётко дифференцировать соответствующие составы в контексте единого и не противоречивого подхода к определению объекта административно-правовой охраны соответствующих глав КоАП РФ.

Особенностью субъекта административных правонарушений в сфере дорожного движения является то, что в качестве такового могут выступать как физические лица, так и должностные лица, и юридические лица. В отдельных составах правонарушений рассматриваемой категории ответственность могут нести исключительно последние две категории субъектов – должностные лица и юридические лица.

Несмотря на неоднозначный подход к толкованию основания административной ответственности в сфере дорожного движения, многие авторы едины во мнении о том, что целесообразно выделять нормативное, фактическое и процессуальное основание.

Нормативное основание целесообразно рассматривать в качестве правового базиса наступления административной ответственности в сфере дорожного движения.

Фактическое основание включает в себя непосредственное нарушение административно-правового запрета, содержащегося в главе 12 КоАП РФ субъектом административного правонарушения в сфере дорожного движения.

В качестве процессуального основания правомерно рассматривать непосредственный акт компетентного органа, в связи с конкретным административным правонарушением в анализируемой сфере.

Определенные коллизии возникают при привлечении к административной ответственности в случаях фиксации правонарушений специальными техническими средствами – например при использовании «Системы автоматические для обеспечения контроля за дорожным движением «Автодория» 3.0».

Технические особенности контроля средней скорости системы «Автодория 3.0» не позволяют установить событие правонарушения, т.е. зафиксировать конкретное место и время превышения скорости автомобилем. Тем не менее, это обстоятельство не является препятствием для привлечения собственников транспортных средств к административной

ответственности за превышение установленной скорости движения по ст. 12.9 КоАП РФ.

В целях приведения правоприменительной практики в соответствие с положениями КоАП РФ можно рассмотреть два кардинально противоположных решения.

Первое заключается в запрещении использования системы «Автодория 3.0» для контроля скорости на дорогах.

Второе – в закреплении в нормах КоАП РФ, что местом и временем совершения административного правонарушения в области дорожного движения, зафиксированного несколькими техническими средствами, работающими в автоматическом режиме и фиксирующими среднюю скорость, является место установки последней из камер, а временем – время фиксации последней камерой автомобиля на участке дороги.

Представляется, что правомерное использование соответствующими должностными лицами государства, обладающими властными полномочиями иных технических устройств, включая видеокамер, с помощью которых выявляются административные правонарушения в области дорожного движения, должно находить чёткое нормативное регулирование в положениях законодательных и подзаконных актов.

В этой связи, видится целесообразным внесение нормативного изменения в п. 76 Административного регламента, путём дополнения его п.п. 76.1: «иные технические средства, используемые для выявления и фиксации административных правонарушений, должны состоять на балансе подразделения ГИБДД». Соответствующий периодический контроль в данном направлении должен осуществляться со стороны руководителей подразделений ГИБДД (ДПС) на основе должностных регламентов.

Применительно к процедурным вопросам, связанным с рассмотрением дел об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, представляется целесообразным нормативно предусмотреть обязанность суда при производстве по делам об административных правонарушениях, вести

протокол судебного заседания, что имеет отдельное значение для рассматриваемой нами сферы правонарушений.

Протокол судебного заседания является источником доказательств в случае обжалования постановления по делу об административном правонарушении. Фиксация всех обстоятельств по делу позволит упорядочить процесс судебного разбирательства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, а также избежать возможной переоценки доказательств судом апелляционной инстанции.

В отдельных публикациях поднимается вопрос о необходимости реагирования на осуществляемую отдельными гражданами практику противодействия применению со стороны органов государства технических средств, направленных на выявление превышения скоростного режима на дорогах. Речь идёт об использовании, так называемых, «антирадаров», путём установления за это административной ответственности. Данный вопрос, как минимум, требует дополнительного осмысления и научной обоснованности.

В свете развития современных технологий, нуждается в совершенствовании ст. 12.36.1 КоАП РФ, предусматривающая ответственность за пользование водителем во время движения транспортного средства телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

На данный момент времени, пользователи сотовой связи, используют не только мобильные телефоны, как таковые, но и разнообразные электронные цифровые средства коммуникации, обладающие широким спектром возможностей – смартфоны, планшеты и т.д.

Является популярным не только использование данных устройств для проведения телефонных разговоров, но и для обмена короткими сообщениями «смс-сообщениями», а также сообщениями в различных социальных сетях и мессенджерах, установленных в качестве приложений на

мобильных устройствах, которыми водители с успехом могут пользоваться при управлении транспортным средством.

Как представляется, написание сообщений на экране смартфона имеет большую опасность для безопасного движения, чем телефонный разговор, который заключается в устном общении и не требует визуального контроля.

Таким образом, представляется необходимым на законодательном уровне предусмотреть административную ответственность за любое (помимо голосового) использование цифровых средств связи во время управления автотранспортным средством.

Соответствующее нормативное изменение можно произвести, путём корректировки ст. 12.36.1. Данную норму можно переформулировать в следующей редакции (скорректировав как наименование нормы, так и её содержание):

Статья 12.36.1. Нарушение правил пользования электронным мобильным устройством водителем транспортного средства

Пользование водителем во время движения транспортного средства электронным мобильным устройством, за исключением телефонных переговоров с использованием технического устройства, позволяющего вести переговоры без использования рук, - влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

Заслуживает внимания предлагаемое в науке введение дифференцированного административного наказания в зависимости от степени алкогольного опьянения, при совершении административного правонарушения в сфере дорожного движения. То есть, административное наказание может быть дифференцировано от более мягкого к более суровому в зависимости от степени опьянения, обуславливающего вероятность социально-опасных последствий. Чем больше опьянение, тем вероятнее наступление данных последствий при нахождении за рулём лица, в состоянии опьянения.

Предлагаемая в науке конфискация автомобиля за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения (по аналогии с законодательством Республики Беларусь) не является обоснованной как с научной, так и практической точки зрения в условиях современных российских реалий.

Подобный подход к ограничению права частной собственности, с позиции отечественного конституционно-правового регулирования видится необоснованным и противоправным по своей сути.

Представляется правильным произвести дополнительное регулирование, применительно к вопросу вождения при наличии медицинских противопоказаний и в состоянии, вызванном медицинским применением разного рода лекарственных средств, в связи с тем, что на безопасность дорожного движения может оказывать влияние целевое употребление водителем, проходящим, например, амбулаторное лечение, лекарственных препаратов за рулем.

Целесообразно в рамках российского правового регулирования закрепить подобный перечень препаратов в официальном порядке и доводить данную информацию до водителей, с учётом того, что определённая международно-правовая основа для введения соответствующих законодательных изменений на национальном уровне уже давно существует.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Агапов А.Б. Административная ответственность: учебник для магистров. М., 2015. 520 с.
2. Агапов А.Б. Административная ответственность: Учебник. М., 2007. 425 с.
3. Административная ответственность в СССР / Под ред. В.М. Манохина и Ю.С. Адушкина. Саратов, 1988. 345 с.
4. Административная ответственность: учебное пособие. Оренбург: Оренбургский институт (филиал) Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2018. 134 с.
5. Административное право России / В.Я. Кикоть, Н.В. Румянцев, П.И. Кононов и др. М., 2015. 620 с.
6. Административное право России: учебник для студентов вузов / под ред. В.Я. Кикотя. П.И. Кононова, И.Ш. Килясханова. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право. 2012. 759 с.
7. Азарова Н.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: монография. Калуга: Полиграф Информ. 2012. 213 с.
8. Бахрах Д.Н. Административное право России. М, 2000. 720 с.
9. Бельский К.С. Административная ответственность: генезис, основные признаки, структура // Государство и право. 1999. № 2. С. 12-20.
10. Братановский С.Н. Особенности административной ответственности при использовании технических средств // Образование и право. 2020. № 9. С. 133-137.
11. Братановский С.Н., Лисицкая А.В. Административная ответственность в области автомобильного транспорта и дорожного движения // Бизнес. Образование. Право. 2016. № 4 (37). С. 195-200.
12. Братановский С.Н., Федосеев Е.Ю. Теория государства и права: учеб. пособие. Мытищи, 2003. 380 с.

13. Власов М.М. Правовые и технические вопросы выявления административных правонарушений в области дорожного движения // Краснодарского университета МВД России. 2020. № 2 (48). С. 90-94.
14. Галаган И.А. Административная ответственность в СССР (государственное и материально-правовое исследование). Воронеж., 1970. 174 с.
15. Головки В.В. Административные правонарушения в области дорожного движения: понятие и ответственность: монография. Омск, 2004. 225 с.
16. Головки В.В., Бекетов О.И., Майров В.И. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Научный вестник Омской академии МВД России. 2017. № 2 (65). С. 34-38.
17. Головки В.В., Иванова О.А. Управление транспортным средством водителем в состоянии наркотического опьянения // Научный вестник Омской академии МВД России. 2015. № 4. С. 32-35.
18. Головки В.В., Майоров В.И. Правонарушение как фактическое основание административной ответственности // Алтайский юридический вестник. 2016. № 2 (14). С. 62-67.
19. Грачев А.Н. Административные проступки в дорожном движении и их профилактика органами внутренних дел: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 1977. 166 с.
20. Гув А.Н. Комментарий к Кодексу об административных правонарушениях // СПС «Гарант», 2019.
21. Европейская конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ETS № 88) [рус., англ.] (Заключена в г. Брюсселе 03.06.1976 г.) // Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. М.: СПАРК, 1998.

22. Закон Самарской области от 01.11.2007 г. № 115-ГД «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» // Волжская коммуна. № 207 (26005), 07.11.2007.
23. Калюжный Ю.Н. Научные подходы к понятию «дорожное движение» // Наука и практика. 2016. № 3 (68). С. 55-57.
24. Качалов П.Н., Огрина Г.В. Актуальные проблемы рассмотрения дел об административных правонарушениях в сфере дорожного движения // Юридическая наука. 2019. № 4. С. 81-84.
25. Керимова С.Н., Раджабова М.М. Понятие и основные черты административного правонарушения как основания административной ответственности // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 3. Общественные науки. 2016. Т. 31. Вып. 4. С. 78-83.
26. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.
27. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Главы 24 - 32. Постатейный научно-практический комментарий / под общ. ред. Б.В. Россинского. М.: Редакция «Российской газеты», 2015. Вып. I - II. 560 с.
28. Кондратьев В.Д., Лисин В.В. К вопросу о правовых проблемах медицинского обеспечения безопасности дорожного движения // Юрист. 2000. № 9. С. 35-38.
29. Конин Н.М., Маторина Е.И. Административное право. Учебник. М.: Юрайт, 2018. 426 с.
30. Кротов К.С. Проблемы противодействия вождению в состоянии опьянения // Юридическая наука и практика: взгляд молодых ученых: сборник материалов I Всероссийской студенческой научной конференции, 28-29 марта 2013 г. Рязань, 2013. С. 233-235.
31. Майоров В.И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы: монография. М.: Юрлитинформ, 2010. 208 с.

32. Майоров В.И. Дорожное движение и безопасность. Челябинск, 1997. 189 с.
33. Майоров В.И. Общественная опасность административных деликтов бесспорна // Проблемы права. 2016. № 2 (56). С. 85-88.
34. Майоров В.И., Денисенко В.В. К вопросу о систематизации норм, регулирующих административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2019. № 4 (46). С. 81-87.
35. Мельников А. Четыре колеса не терпят других «колес» // Здоровье. 2002. № 2. С. 37-38.
36. Мильшин Ю.Н. О мерах административно-процессуального обеспечения производства по делу об административном правонарушении // Административное право и процесс. 2007. № 5. С. 33-36.
37. Нестерова А., Русецкий А. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения // Законность. 2011. № 1. С. 11-14.
38. Панкова О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения: комментарий к главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (постатейный). М.: Статут, 2016. 451 с.
39. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник. М.: Проспект, 2021. 544 с.
40. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. № 12, декабрь, 2006.
41. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.
42. Постатейный комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях / Под ред. Э.Г. Липатова и С.Е. Чаннова. М., 2008. 385 с.

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

44. Правовое обеспечение государственного управления и исполнительная власть: учебник для магистров / под ред. С.А. Старостина. М.: Проспект, 2017. 418 с.

45. Приказ МВД России от 02.03.2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» // Российская газета. № 122, 07.07.2009 г.

46. Приказ МВД России от 23.08.2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета, № 232, 13.10.2017.

47. Приказ МВД России от 26.03.2013 г. № 161 «Об утверждении Порядка проведения служебной проверки в органах, организациях и подразделениях Министерства внутренних дел Российской Федерации» // Российская газета, № 127, 14.06.2013.

48. Приказ Минздрава России от 18.12.2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» // Российская газета. № 60, 23.03.2016.

49. Приказ Росстандарта от 12.12.2017 г. № 2795 «Об утверждении типов средств измерений» // Документ официально опубликован не был. СПС «Консультант плюс».

50. Решение Курганского областного суда от 28.09.2018 г. по делу № 72-429/2018 // Документ официально опубликован не был. СПС «Консультант плюс».

51. Решение Ленинского районного суда г. Саранска Республики Мордовия от 11.05.2017 года по делу № 12-147/2017 // Документ официально опубликован не был. СПС «Консультант плюс».

52. Ромашихин И.В. Обеспечение безопасности дорожного движения как основа предупреждения дорожно-транспортных преступлений // Вестник Московского университета МВД России. 2011. № 2. С. 186-189.

53. Россинский Б.В. Административное право России: Практикум: Учеб. - метод. пособие. М.: Эксмо, 2006. 575 с.

54. Севрюгин В.Е. Проблемы административного права: Учебное пособие. Тюмень, 1994. 221 с.

55. Семёнов А.Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3 (83). С. 694-697.

56. Серков П.П. Административная ответственность: проблемы и пути совершенствования: автореф. дисс. ... д-ра юридич. наук. М., 2010. 29 с.

57. Серков П.П. Административная ответственность: проблемы и пути совершенствования // Вестник Университета. 2014. № 8. С. 130-135.

58. Соколов А.Ю., Попов В.В. Мера обеспечения производства по делам об административных правонарушениях: понятие и признаки // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2012. № 6 (89). С. 72-79.

59. Соловей Ю.П. Административная ответственность в российском праве: современное осмысление и новые подходы // Административное право и процесс. 2014. № 7. С. 45-51.

60. Студеникин С.С. Советское административное право. М.: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1945. 191 с.

61. Тимошенко И.В. Административная ответственность: учебное пособие для студентов вузов. М.: Март, 2004. 287 с.

62. Тимошенко И.В., Вова К.П. Фактическое основание административной ответственности в области дорожного движения // Северо-Кавказский юридический вестник. 2010. № 2. С. 69-76.

63. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

64. Федеральный закон от 14.10.2014 г. № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» // СЗ РФ. 2014. № 42. Ст. 5615.

65. Четвериков В.С. Административное право. М., 2010. 485 с.

66. Шиндяпина М.Д. Стадии юридической ответственности. М., 1998. 360 с.

67. Шкеля О.В. Конфискация как возможная мера ответственности водителей за управление транспортными средствами в состоянии опьянения // Общество и право. 2019. № 2 (68). С. 106-109.

68. Шмелева Е.А. К вопросу о проблемах рассмотрения дел об административной ответственности в сфере дорожного движения // Аллея науки. 2018. Т. 2. № 6 (22). С. 769-773.

69. Якуба О.М. Административная ответственность. М.: Юрид. лит., 1972. 195 с.