

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Государственно-правовая

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

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

Студент

Д.В. Приказчиков

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н., доцент А.А. Иванов

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

Тольятти 2021

Аннотация

Актуальность темы «Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения» заключается в том, что повышение безопасности на дорогах и снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий является важнейшей задачей не только федерального, но и регионального и местного значения, а также одним из приоритетных направлений государственной политики, направленной на социальное-экономическое и демографическое развитие.

Цель исследования – теоретико-правовой и практический анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. Для достижения этой цели преследуются такие задачи, как исследование понятия и видов административных правонарушений в области дорожного движения, выявление их субъективных и объективных признаков, анализ практики применения соответствующих норм.

В выпускной квалификационной работе проводится теоретико-правовой анализ административных правонарушений в области дорожного движения, а также рассматриваются проблемы и пути совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Структура выпускной квалификационной работы predetermined целью и задачами исследования и включает: введение, две главы, заключение и список используемой литературы и список используемых источников.

Объем работы – 73 страницы.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1. Теоретико-правовой анализ административных правонарушений в области дорожного движения	7
1.1 История становления и развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	7
1.2 Понятие и виды административных правонарушений в области дорожного движения	15
1.3 Объективные и субъективные признаки составов административных правонарушений в области дорожного движения.....	23
Глава 2. Проблемы и пути совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	39
2.1 Анализ правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.....	39
2.2 Основные направления совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	51
Заключение	61
Список используемой литературы и используемых источников.....	67

Введение

Актуальность темы «Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения» заключается в том, что безопасность дорожного движения является одной из важных проблем современной правовой действительности. По сей день сохраняется высокий уровень дорожно-транспортных происшествий.

Так, в 2018 году произошло 168 099, в 2019 году – 164 358, в 2020 году – 145 073, а за четыре месяца 2021 года – 34 675 дорожно-транспортных происшествий. Несмотря на наблюдающуюся тенденцию снижения количества дорожно-транспортных происшествий в целом их уровень остается высоким. Высоким остается и количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Так, в 2018 году погибло 18 214 человек, в 2019 году – 16 981, в 2020 году – 16 152 и за четыре месяца 2021 года – 3465 человек [35]. Иными словами, в результате дорожно-транспортных происшествий причиняется ущерб не только экономике страны, но и демографической ситуации в государстве.

В связи с приведенными данными, повышение безопасности на дорогах и снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий является важнейшей задачей не только федерального, но и регионального и местного значения, а также одним из приоритетных направлений государственной политики, направленной на социальное-экономическое и демографическое развитие.

Безопасность дорожного движения обеспечивается посредством различных областей правового регулирования, среди которых важное место занимает административно-правовое регулирование. Особое значение в системе правовых мер, позволяющих повысить эффективность обеспечения безопасности дорожного движения принадлежит административной ответственности.

В процессе практической реализации норм административного законодательства выявляются некоторые недостатки, которые влияют на возбуждение и рассмотрение административного правонарушения в области дорожного движения. Кроме того, правонарушения в области дорожного движения, за которые предусмотрена административная ответственность, излишне детализированы, что не способствует своевременной и адекватной реакции со стороны правоохранительных органов.

Возникают сложности с пониманием сущности объекта правонарушения, хотя именно он нередко является одним из оснований разграничения административных правонарушений и преступлений.

При все при этом, область дорожного движения и обеспечения его безопасности является одной из наиболее реформируемых, для нее не характерна стабильность законодательства. Разрабатываются и обсуждаются проекты кодексов Российской Федерации об административных правонарушениях, в которых предлагается реализация выработанных наукой предложений по совершенствованию российского административно-деликтного законодательства.

В целом же, происходящие изменения в российском административном законодательстве требуют изучения административной ответственности в области безопасности дорожного движения. Особенности реализации административной ответственности в области дорожного движения должны стать постоянным объектом административно-правовых исследований. Все это говорит об актуальности и важности темы исследования.

Цель исследования – теоретико-правовой и практический анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выявление проблем и предложение основных направлений совершенствования норм действующего законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях в части правонарушений в области дорожного движения.

Задачи исследования:

- рассмотрение историю становления и развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- исследовать понятие и виды административных правонарушений в области дорожного движения;
- выявить объективные и субъективные признаки составов административных правонарушений в области дорожного движения;
- провести анализ практики применения мер ответственности по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения;
- предложить основные направления совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

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

Предмет исследования - нормы действующего административного законодательства, регулирующие правоотношения, возникающие в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и привлечения виновных к ответственности, а также материалы юридической практики.

Методологическая основа исследования представляет собой комплекс методов научного познания: исторический, диалектический методы исследования, а также методы объективного, всестороннего и системного анализа и формально-логические методы исследования.

Структура выпускной квалификационной работы predetermined целью и задачами исследования и включает: введение, две главы, заключение и список используемой литературы и используемых источников.

Глава 1. Теоретико-правовой анализ административных правонарушений в области дорожного движения

1.1 История становления и развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

История становления и развития административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения, рассматривалась в юридической литературе как на уровне монографических исследований [16, 33], так и отдельных научных работ [8, 13, 27, 45], однако потребность научного осмысления безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего развития и совершенствования данного правового института требуют по-новому взглянуть на историю его становления и развития, а также по-новому оценить результаты ранее проведенных исследований.

В науке по-разному подходят к периодизации истории становления и развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

К примеру, П.В. Молчанов выделяет четыре этапа становления и развития административной ответственности за рассматриваемые правонарушения: первый этап (1917-1984 гг.); второй этап (1984-1992 гг.); третий этап (1992-2002 гг.); четвертый этап (с 2002 г. по настоящее время) [31, с. 44].

Е.А. Ляшенко также начинает вести отсчет начала формирования административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения с 1917 г. При этом, первый период («период преобразований»), по мнению Е.А. Ляшенко, заканчивается в 1925 г. Второй этап, т.е. «этап хаотичного и разрозненного определения и установления административно-правового порядка по управлению

дорожным движением» [27, с. 87] ограничивается временными рамками 1925-1985 гг. Кроме того, Е.А. Ляшенко обозначает даты принятия отечественных кодексов об административных правонарушениях 1984 г. и 2001 г. и дает им краткую характеристику.

И.В. Тимошенко и К.П. Вова появление административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения связывают напрямую с появлением дорожного движения как сферы правового регулирования [50, с. 32]. Среди первых попыток урегулирования отношений в области городского движения можно выделить предпринятые еще в Древнем Риме Гаем Юлием Цезарем, когда на улицах вводилось одностороннее движение и был введен запрет проезда в светлое время суток частных повозок, колесниц и экипажей. Уже этот небольшой исторический пример показывает государственную важность регламентации отношений в данной области; активное использование разрешений и запретов в регулировании соответствующих отношений; включение в регулирование рассматриваемых отношений не только правовых норм, но и создаваемых организационных институтов; в системе мер воздействия большое значение уже тогда придавалось мерам профилактического воздействия на участников общественных отношений в области дорожного движения. Это заложило основы для рассмотрения обеспечения безопасности дорожного движения в качестве соответствующего административно-правового института в его современном понимании.

Дальнейшее развитие правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности формировалось под действием таких факторов, как: возникновение и бурное развитие автотранспорта, его дифференциация на легковой, грузовой и иные виды транспортных средств, развитие автомобилестроения; возрастание значимости автомобильного транспорта в общественно жизнедеятельности, вытеснение им иных видов транспорта, необходимость выработки как общих правил использования транспорта в целом, так и автомобильного транспорта в частности;

возникновение иных отношений, связанных с автотранспортом и его обслуживанием; развитие автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры; совершенствование правового положения участников дорожного движения [39, с. 32].

Последующие события показали необходимость и важность установления и правовой регламентации не только правил дорожного движения, но и регламентации допуска лиц к управлению автотранспортными средствами и транспортными средствами вообще, а также ответственности за нарушения данных правил и требований, в особенности в тех случаях, когда их совершение повлекло причинение вреда здоровью и ущерба имуществу конкретных лиц. Область дорожного движения стала пониматься как определенное социальное пространство, требующее структурирования, установления определенных правил поведения всех ее участников и ответственности за совершение правонарушений.

В целом, в истории правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в России целесообразно выделить три основных этапа: досоветский период развития – период до октября 1917 г.; советский период развития – с октября 1917 г. до распада СССР в 1991 г.; современный период развития – после распада СССР в 1991 г. и по настоящее время [45, с. 159].

Досоветский период развития – период до октября 1917 г. – характеризовался осознанием необходимости разработки единых подходов для формирования правовой основы дорожного движения и обеспечения его безопасности, обеспечения безопасности граждан, сохранения их здоровья в процессе дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Зарождались основы регистрации автотранспортных средств.

Впервые упоминание о транспорте можно найти в Русской Правде [43], которая содержала норму об ответственности за причинение вреда вследствие управления лошадью или повозкой.

Первые правовые акты, регулирующие безопасность дорожного движения появились позднее, только во второй половине XVI века [48, с. 38], а институт административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения - в конце XVII столетия.

Впервые в Именном Указе от 3 января 1683 г. «О приводе в Стрелецкий приказ извозщиков, которые поедут на вожжах и о дозволении такой езды прочим обывателям», была предусмотрена мера административного наказания в виде штрафа. Это свидетельствует о зарождении и мер административного предупреждения и пресечения, из которых впоследствии сформировался современный институт мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. В ст. 69 Уставе о наказаниях, налагаемых мировыми судьями 1864 г. была предусмотрена административная ответственность за неисправное содержание тротуаров, мостов, мостовых дорог [39, с. 34].

Первые правила движения появляются в 1910 году, которые позже заменяются Техническими правилами о движении автомобилей по дорогам общего пользования. За нарушение данных правил назначался штраф и иные наказания, связанные с ограничением или лишением свободы.

Следует обратить внимание на то, что в досоветский период зародились получившие в последующем широкое распространение в области дорожного движения элементы разрешительной системы, требования соблюдения различных регламентов.

Советский период развития – с октября 1917 г. до распада СССР в 1991 г. характеризовался становлением правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности.

Начальный период советского развития административной ответственности в области безопасности дорожного движения характеризовался неупорядоченностью правовой основы, которая включала бессистемные локальные правовые акты, а также неразвитостью института административной ответственности. Так, например, 10 июля 1918 г. было

принято Постановление «О пользовании автомобилями и мотоциклами и порядке автомобильного движения по городу Москве и окрестностям», в котором была предусмотрена ответственность за нарушение данных Правил в виде штрафа или ареста.

23 июня 1921 г. ВЦИК и СНК РСФСР был принят Декрет «О порядке наложений административных взысканий» [15], предусматривающий административные наказания за правонарушения в сфере транспорта, при этом размер взысканий за нарушение правил уличного движения не оговаривался.

В 1968 году был принят Указ Президиума Верховного Совета РСФСР 1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» [53]. В тексте названного Указа: были определены составы наиболее значимых административных правонарушений, за совершение которых устанавливалась административная ответственность; была проведена соответствующая своему времени классификация участников административно-деликтных отношений в области безопасности дорожного движения; была одобрена возможность использования института малозначительности, устанавливался порядок ведомственного и судебного обжалования; при назначении административного наказания мог быть учтен ряд обстоятельств, которые смягчают административную ответственность или исключают ее (например, личность нарушителя, характер совершенного нарушения); устанавливались обстоятельства, отягчающие административную ответственность; предусматривалась возможность передачи материалов в отношении нарушителя правил дорожного движения в товарищеский суд или общественные организации по месту его работы, учебы или жительства для применения мер общественного воздействия.

Положения Указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. оказали большое влияние на формирование административно-

правовой и административно-процессуальной основы привлечения лиц к административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения.

Достижения административно-правовой науки были учтены при подготовке Кодекса РСФСР об административных правонарушениях от 20 июня 1984 г. (далее – КоАП РСФСР 1984 г.) [21]. Глава 10 данного Кодекса называлась «Административные правонарушения на транспорте и в области дорожного хозяйства и связи» и включала составы административных правонарушений в области дорожного движения в их современном понимании.

Принятие КоАП РСФСР 1984 г. явилось большим достижением в развитии отечественного административного права. КоАП РСФСР 1984 г. содержал 5 разделов, при этом Особенная часть, включавшая в себя составы административных правонарушений, входила в раздел II «Административное правонарушение и административная ответственность» КоАП РСФСР. Разделы делились на главы, а главы включали конкретные правовые нормы. Такая разбивка Особенной части позволяла достаточно точно определить общий, родовой и видовой объект административной ответственности, что позволяло более четко квалифицировать административные правонарушения. КоАП РСФСР не давал определения административной ответственности, однако в ст. 10 он содержал понятие административного правонарушения (проступка). Важным моментом являлось установление того, что административная ответственность за правонарушения, предусмотренные КоАП РСФСР, наступала, если эти нарушения по своему характеру не влекли за собой в соответствии с действующим законодательством уголовной ответственности. Это правоустановление было важным для квалификации административных правонарушений в области дорожного движения как во времена действия КоАП РСФСР, так и в настоящее время.

В КоАП РСФСР 1984 г. вносились изменения и дополнения, он устанавливал административную ответственность за те деяния в области безопасности дорожного движения, которые по действующему Кодексу РФ об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [20] не являются административно-наказуемыми, и о необходимости деликтивизации которых речь идет в настоящее время. Это касается, например, ст. 118.1 КоАП РСФСР, устанавливавшей административную ответственность за систематическое нарушение водителями правил дорожного движения. То же самое можно сказать и о ст. 121.1 «Групповое передвижение, создающее помехи для дорожного движения», в соответствии с которой административно-наказуемым деянием признавалось участие водителей транспортных средств в групповом передвижении по дорогам, улицам городов и других населенных пунктов, создающем помехи для дорожного движения, или с нарушением правил пользования звуковыми сигналами.

Однако составы административных правонарушений в области дорожного движения в КоАП РСФСР не были выделены в виде самостоятельной главы, как это сделано в ныне действующем КоАП РФ. В современный период развития – после распада СССР в 1991 г. и по настоящее время – происходило дальнейшее совершенствование правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности, дальнейшее развитие института административной ответственности в области безопасности дорожного движения, финалом которого явилось появление специальной главы в КоАП РФ.

В ныне действующем законодательстве определяющее значение для регулирования общественных отношений в области дорожного движения играет Конституция Российской Федерации, ч. 1 ст. 27 [22] которой закрепляет право каждого лица, законно находящегося на территории Российской Федерации, свободно передвигаться. При этом, успешная реализация данного права обеспечивает дальнейшее развитие и расширение

социально-экономических и культурных связей как внутри страны, так и за ее пределами [4].

Определенное значение в регулировании дорожного движения имеет Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ) [54]. Следует отметить, что законодатель активно использует термин «ответственность» при конструировании основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения (ст. 3), устанавливая, например, приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении. В такой формулировке этот принцип отражает более высокие возможности государства по созданию условий для обеспечения безопасности дорожного движения, что закономерно, но в реальности следует говорить о взаимной ответственности всех субъектов общественных отношений в области дорожного движения за обеспечение его безопасности. Анализ положений указанного Федерального закона показывает, что государство является основным участником, обеспечивающим безопасность дорожного движения [47, с. 66].

Ряд положений Федерального закона № 196-ФЗ затрагивает вопросы ответственности за правонарушения в области дорожного движения (ч. 2 ст. 11, ч. 2 ст. 15, ч. 2 ст. 19 Федерального закона № 196-ФЗ). В ч. 2 ст. 28 Федерального закона № 196-ФЗ установлено, что виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности лишение права на управление транспортными средствами либо ограничение такого права, устанавливаются федеральным законом.

Конкретные составы административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения предусмотрены в главе 12 Особенной части КоАП РФ объединяет составы административных правонарушений в области дорожного движения. В настоящее время главой 12 КоАП РФ предусмотрено 43 состава правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения.

При этом правовое регулирование административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения не стоит на месте. Ученые вносят предложения о принятии нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях или иного аналогичного по содержанию нормативного правового акта, в которых учитывались бы не только предложения по совершенствованию общих положений института административной ответственности, но и предложения по совершенствованию административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения ее безопасности [11, с. 172]. Идет процесс деликтивизации целого ряда деяний в области дорожного движения. Речь идет о поступающих и находящих поддержку предложениях о введении административной ответственности за наказание за так называемые «дорожные войны» [26], за «агрессивную езду», а также за иные деяния, степень общественной опасности которых позволяет отнести их к категории административных правонарушений в области дорожного движения.

Проведенный историко-правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, позволяет сделать вывод о том, что в истории правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в России можно выделить три основных этапа: досоветский период развития – период до октября 1917 г.; советский период развития – с октября 1917 г. до распада СССР в 1991 г.; современный период развития – после распада СССР в 1991 г. и по настоящее время.

1.2 Понятие и виды административных правонарушений в области дорожного движения

Основное внимание в науке административного права уделяется исследованию понятия административного правонарушения в области дорожного движения, которое является производным от общего понятия

административного правонарушения, выработанного административно-правовой наукой и закрепленного нормативно (ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ). В научной литературе также предлагаются и различные определения административного правонарушения в области дорожного движения.

Административное правонарушение в области дорожного движения понимают, как «общественное 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» [14, с. 33].

Другие ученые предлагают сформулировать общее понятие транспортного правонарушения, как «предусмотренного административным или уголовным законодательством общественно опасное деяние (действие или бездействие), посягающее на установленный законом или иным нормативным актом порядок безопасного функционирования (движения или эксплуатации) механических транспортных средств» [23, с. 6].

По мнению третьих исследователей, дорожное правонарушение представляет собой «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» [3, с. 94].

Административное правонарушение в области дорожного движения понимается и как «противоправное, виновное (умышленное и неосторожное) нарушение или невыполнение норм законов Российской Федерации, правил и государственных стандартов, регулирующих общественные отношения, складывающиеся в области дорожного движения, за которое

законодательством предусмотрена административная ответственность» [2, с. 74].

Последнее определение включает уже ставшими классическими признаки административного правонарушения (противоправность, виновность и наказуемость), очерчивает виды нормативных правовых актов, регулирующих общественные отношения в области дорожного движения.

Анализ данного определения показывает, что в нем не указана необходимость соблюдения законов субъектов Российской Федерации в области дорожного движения, а также не содержится такой признак, как «общественная опасность». При этом следует заметить, что в науке административного права не все ученые считают, что административному правонарушению присущ такой признак, как общественная опасность.

В целом же по вопросу о социально-правовой сущности административного правонарушения в доктрине сформировалось три подхода. Согласно первому подходу, признавая административное правонарушение общественно опасным необходимо в то же самое время отметить, что в то же время оно менее опасно в сравнении с преступлением. Представители второго подхода отстаивают точку зрения о том, что административные правонарушения вредны, но не общественно опасны. По мнению третьих, есть административные правонарушения, которые общественно опасны, а есть те, которые вредны, но не общественно опасны. При этом общественно опасными предлагается считать только те административные правонарушения, в результате которых причиняется легкий вред здоровью [29, с. 44, 46].

Следует согласиться с Ю.И. Попугаевым, по мнению которого, «общественная опасность является объективной предпосылкой для установления противоправности и наказуемости деяния» [36].

По мнению А.Ю. Якимова, общественная вредность (опасность) противоправных деяний характеризуется прежде всего следующими показателями: тяжесть последствий, возникающих в результате совершения

того или иного правонарушения; «вклад» конкретных правонарушений в ухудшение состояния правопорядка в той или иной сфере; распространенность соответствующих правонарушений [56, с. 349].

Если использовать данный критерий для анализа статей главы 12 КоАП РФ, то целый ряд из них следует признать не просто общественно вредными, а именно общественно опасными, так как их совершение может нанести реальный ущерб безопасности личности и обществу. Это относится не только к таким широко известным статьям КоАП РФ, как ст. 12.8, 12.24, 12.26 КоАП РФ, но и к иным статьям главы 12 КоАП РФ, за нарушение которых для физических и юридических лиц предусмотрены большие размеры административных штрафов и иные административные наказания. При этом законодатель для подчеркивания степени общественной опасности правонарушения использует критерий повторности совершения деяния для установления повышенного размера административной ответственности, как правило, в самостоятельных частях той или иной статьи главы 12 КоАП РФ.

Степень общественной опасности ряда административных правонарушений приводит к использованию в правовом регулировании такого юридического средства, как административная преюдиция. А.С. Дугенец и М.Я. Масленников определяют административную преюдицию как подтвержденный судом в установленном процессуальном порядке юридический факт, имеющий правовое значение для разрешения конкретного дела в соответствии с действующим законодательством. Это средство использовано, например, в ст. 264.1 («Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию») УК РФ.

А.П. Шергин отмечает, что одной из форм постепенного сужения сферы применения уголовных наказаний являются составы преступлений с административной преюдицией [55, с. 121]. По мнению авторов, формирование таких составов в УК РФ будет способствовать более полному задействованию механизма юридической ответственности как для наказания правонарушителя в области дорожного движения, так и для профилактики,

предупреждения совершения им новых правонарушений; повышению эффективности административных санкций; более полной индивидуализации административного наказания с учетом всех характеристик и качеств лица, его совершившего; более полному достижению принципа справедливости административной ответственности за совершенное правонарушение. В этой связи расширение количества правонарушений, рецидив, который образует состав преступления, в ряде случаев следует считать оправданным.

Таким образом, решить указанный вопрос можно было бы нормативным закреплением общественной опасности в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ в определении административного правонарушения, что заметно усилило бы аргументацию в пользу рассмотрения общественной опасности как признака административного правонарушения.

В соответствии с ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ, административным правонарушением является противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов страны об административных правонарушениях установлена административная ответственность [18].

Из анализа приведенного определения можно сделать вывод о том, что все административные правонарушения обладают следующими общими признаками:

- общественная опасность;
- административная противоправность;
- административная наказуемость;
- виновность [1, с. 68].

Для правильного понимания о том что же является административным правонарушением, необходимо подробным образом осветить каждый из указанных признаков.

Деяние обладает общественной опасностью только если поведение физического лица представляет угрозу охраняемым законом общественным отношениям.

Признак административной наказуемости проявляется в том, что административным правонарушением деяние является только тогда, когда оно не только обладает общественной опасностью и запрещается законом, но и когда за него установлена административная ответственность[25, с. 67].

Следующий признак административного правонарушения – виновность.

Под виной понимается психическое отношение лица к содеянному деянию и его последствиям, в связи с чем, для того, чтобы деяние было признано административным правонарушением, необходимо, чтобы оно выступало продуктом психической деятельности лица, которое осознает характер своих действий. Если вины лица в совершении деяния, которое даже отвечает признакам общественной опасности, противоправности, и наказуемости не обнаружено, то деяние не образует административного правонарушения. Так, например, признак вины будет отсутствовать в том случае, когда деяние совершено помимо воли человека, то есть лицом, не способным руководить своими действиями, отдавать в них отчет.

Административными правонарушениями в области дорожного движения являются правонарушения, предусмотренные статьями 12.1- 12.37 КоАП РФ. Особенностью таких правонарушений является связь деяния с участием транспортного средства в дорожном движении. На основании изложенного, можно сформулировать следующее понятие административного правонарушения в области дорожного движения.

Административным правонарушением является противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, выразившееся в нарушении Правил дорожного движения РФ, за которое КоАП РФ или законами субъектов страны об административных правонарушениях установлена административная ответственность [25, с. 68].

Таким образом, административным правонарушением в области дорожного движения является противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, выразившееся в

нарушении Правил дорожного движения РФ, за которое КоАП РФ или законами субъектов страны об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Следует рассмотреть вопрос и о видах административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения.

Как уже отмечалось выше, исследуемые составы административных правонарушений объединены в главе 12 КоАП РФ, в которой предусмотрено 43 состава правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения. В связи с чем, в юридической литературе предлагаются различные варианты классификаций данных административных правонарушений.

К примеру, О.В. Корниенко, А.В. Лавринович и А.И. Потапов в своей работе, выделяют следующие группы административных правонарушений:

- нарушения установленного порядка регистрации, использования и эксплуатации транспортных средств;
- нарушения правил дорожного движения;
- невыполнение законных требований сотрудников полиции, иных должностных лиц, а также обязанностей в связи с ДТП;
- нарушение правил ремонта, содержания и эксплуатации дорожных объектов;
- нарушение права на управление транспортным средством [38, с. 7].

М.В. Мукабенов выделяет:

- деяния, влекущие моральное воздействие на правонарушителя;
- деяния, влекущие назначение штрафа в виде наказания;
- деяния, влекущие ограничения личных прав субъекта [33, с. 11].

Для усиления практической направленности классификации административных правонарушений в области дорожного движения необходимо учитывать реальные потребности практики и содержащиеся в КоАП РФ дефиниции и институты, позволяющие осуществить такую классификацию.

Учитывая данное обстоятельство, исследуемые виды административных правонарушений следует классифицировать на группы по следующим основаниям:

- по видовому объекту, то есть в зависимости от конкретного вида общественных отношений в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, на который осуществляется посягательство (в большей степени это касается многочисленных статей гл. 12 КоАП РФ);

- по субъектам административных правонарушений в области дорожного движения (физических лиц и юридических лиц);

- по видам налагаемых административных наказаний;

- в зависимости от субъектов, уполномоченных возбуждать и рассматривать дела об административных правонарушениях в области дорожного движения;

- в зависимости от повода к возбуждению дела об административном правонарушении в соответствии со ст. 28.1 КоАП РФ [39, с. 70].

Административное правонарушение является разновидностью юридического конфликта и поэтому требует правовой оценки со стороны компетентного органа или должностного лица. Действительно, общественные отношения, складывающиеся в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, зачастую носят конфликтный, спорный характер. В том случае, когда возникают разногласия между участниками дорожного движения и уполномоченными должностными лицами контролирующими, надзорными, юрисдикционными и иными уполномоченными государственными органами по поводу различно понимаемых взаимных прав и обязанностей и (или) законности административных актов, возникающие в связи с реализацией, применением, нарушением либо установлением правовых норм в области дорожного движения и обеспечения его безопасности и разрешаемые в рамках определенной правовой процедуры, можно говорить о наличии административно-правового спора в области

дорожного движения и обеспечения его безопасности. Административно-правовые споры в области дорожного движения имеют свою специфику, обусловленную характером складывающихся в данной области общественных отношений, субъектным составом и характером юридической связи участников возникающих правоотношений, предметами разногласий и их основаниями, установленными законодательством формами заявления и разрешения возникших разногласий. Административные споры в области дорожного движения могут предшествовать производству по делу об административном правонарушении, возникать в ходе осуществления производства по делу об административном правонарушении на любой его стадии, а также после его завершения.

Таким образом, административным правонарушением в области дорожного движения является противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, выразившееся в нарушении Правил дорожного движения РФ, за которое КоАП РФ или законами субъектов страны об административных правонарушениях установлена административная ответственность. Особенность административных правонарушений в области дорожного движения является связь деяния с участием транспортного средства в дорожном движении.

1.3 Объективные и субъективные признаки составов административных правонарушений в области дорожного движения

Административная ответственность лиц, управляющих транспортными средствами, за нарушение правил дорожного движения установлена ст. ст. 12.1 - 12.37 КоАП РФ.

Все указанные административные правонарушения обладают элементами состава правонарушения.

Объект правонарушения - безопасность дорожного движения, жизнь и здоровье граждан [18].

Как правило, объективная сторона административных правонарушений в области дорожного движения в большинстве случаев сопряжена с участием транспортного средства в дорожном движении, то есть, состоит из активных действий.

Анализ главы 12 КоАП РФ свидетельствует о том, что в большинстве случаев деяние представляет собой либо нарушение правил, либо невыполнение (несоблюдение) требования (обязанностей, условий). В некоторых диспозициях норм КоАП РФ имеется указание на нарушение ПДД (эксплуатации транспортных средств) без уточнения, какого рода должны быть такие нарушения.

Так, например, ст. 12.24 КоАП РФ устанавливает ответственность за нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого и средней тяжести вреда здоровью.

Имеются и отсылки в диспозициях статей не к ПДД РФ в целом, а к положениям, регулирующим отдельно взятый процесс. Примером могут являться ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ, которой предусмотрена ответственность за нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда, ст. 12.19 КоАП РФ, устанавливающая ответственность за нарушение правил стоянки и остановки транспортных средств.

Также в КоАП РФ имеются более узкие и конкретные формулировки деяний, которые состоят в невыполнении определенных требований (обязанностей). Это требования и обязанности, которые могут:

- прямо предусматриваться ПДД РФ или другими нормативно-правовыми актами. Например, ст. 12.18 КоАП РФ предусматривает ответственность за нарушения требования уступить дорогу пешеходам,

велосипедистам, иным участникам дорожного движения, пользующимся преимуществом в движении;

– предписываться дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги. Например, ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ, устанавливающая ответственность за несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги;

– исходить от уполномоченных лиц. Например, ст. 12.25, предусматривающая административную ответственность за невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства [18].

Как уже было отмечено выше, наиболее часто правонарушения рассматриваемого вида совершаются путем действия, однако, не исключена и возможность совершения их путем бездействия.

Нередко выделяется такой факультативный признак объективной стороны правонарушения в области дорожного движения, как место совершения правонарушения, поскольку в ряде случаев административная ответственность за деяние может наступить только тогда, когда оно совершено в определенном месте. Таковыми местами являются, например, перекрестки, железнодорожные пути, автомагистрали.

Еще одним факультативным признаком административных правонарушений является его предмет. Таковым может выступать транспортное средство, подложные государственные регистрационные знаки, недозволенные и разрешенные к использованию световые приборы и т.д.

Немаловажным факультативным признаком выступает и обстановка совершения правонарушения: наличие неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортного средства запрещена, и т.д.

Такой факультативный признак объективной стороны как способ совершения правонарушения законодателем выделяется довольно редко; примером деяния, в котором способ совершения выступает признаком объективной стороны, является предусмотренное ст. 12.33 КоАП РФ

умышленное создание помех в дорожном движении путем загрязнения дорожного покрытия.

Например, ст. 12.14 КоАП РФ устанавливает ответственность за нарушение правил маневрирования. В данном случае способ деяния это невыполнение требования ПДД РФ о подачи сигнала перед перестроением; содеянное образует состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.14 КоАП РФ. Если же рассматриваемое деяние совершается путем нарушения требований занять определенное положение на проезжей части, то содеянное образует уже ч. 2 указанной статьи.

Большинство составов административных правонарушений в области дорожного движения являются формальными. Например, можно сослаться на подобную ситуацию, которая рассматривалась судом. Из материалов дела усматривается, что 04 августа 2018 года в 21:40 на 55 км +790 м автодороги Екатеринбург - Тюмень, М., управляя автомобилем «ГАЗ-172412», на нерегулируемом обозначенном знаком «5.19.1» пешеходном переходе совершил наезд на пешехода Ш., в результате которого здоровью Ш.А.В. причинен вред средней тяжести. Действия виновного были квалифицированы по ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ. Между нарушением пункта 14.1 Правил дорожного движения и наступившими последствиями в виде вреда здоровью потерпевшего Ш.А.В. средней тяжести имелась прямая причинная связь [41].

На основании ст. 2.3 КоАП РФ субъектами административной ответственности являются лица, которые на момент совершения административного правонарушения достигли шестнадцати лет.

Вопросы установления возраста субъекта ответственности в полной мере проанализированы применительно к науке уголовного права, определяющей, с какого возраста и при каких условиях лицо может выступать субъектом уголовной ответственности. Представляется, что все это может быть применимо и к определению возраста субъекта административной ответственности с учетом отличий требований, которые

предъявляются к субъекту административного правонарушения общей частью административного права.

Стоит отметить, что лицо достигает своего возраста не в дату своего рождения, а после того, как истекла данная дата, то есть, с нуля часов следующих суток. Так, например, если М. родился 15 декабря, ему исполняется шестнадцать лет и в этот день он совершает административное правонарушение в 23 часа 50 минут, то к административной ответственности он привлечен быть не может, поскольку, для целей ответственности будет считаться, что ему шестнадцать лет исполнится только 16 декабря. Соответственно, если правонарушение М. совершит в 00 часов 05 минут 16 декабря, он уже будет подлежать административной ответственности.

Подобное правило было введено поскольку некоторые граждане не знают с точностью время своего рождения, в связи с чем было неправомерно и несправедливо привлекать к административной ответственности лицо за совершение правонарушения в 22 часа, если оно, к примеру, родилось в 22 часа 15 минут, фактически, получается, что к 22-м часам данное лицо еще не достигло возраста привлечения к административной ответственности. Требование к установлению точного момента рождения лица породило бы на практике множество сложностей, в связи с чем, мы считаем, законодатель избрал самый верный и простой путь определения возраста – по истечении тех суток, в которые рождено лицо. Кроме того, данное положение можно вывести и из презумпции невиновности, в соответствии с которой все сомнения (в том числе, в отношении возраста лица, нарушающего установленные правила) должны толковаться в пользу того, кого обвиняют в совершении правонарушения.

Установление возраста субъекта ответственности определяется наличием у лица документов – в паспорте либо в свидетельстве о рождении указана конкретная дата, в которую родилось данное лицо, соответственно, установление возраста достаточно простое дело – следует лишь обратить внимание на данный документ и вычислить точный возраст виновного.

Сложность возникает в той ситуации, когда документы содержат противоречивые данные о дате рождения лица или когда документы вообще отсутствуют.

Говоря о возрасте субъекта правонарушения, необходимо учитывать еще один важный аспект – необходимо устанавливать возраст на момент совершения правонарушения, то есть, именно на тот момент, когда лицо совершило противоправные действия, а не на тот момент, когда наступили опасные последствия таких действий.

Имеется еще одна важная составляющая возраста привлечения к административной ответственности, которая, в большей степени, касается несовершеннолетних. Так возможны и такие ситуации, когда подросток достиг возраста привлечения к административной ответственности, но при этом он отстает в психическом развитии. Таким образом, получается, что фактический возраст лица по его психическому развитию не соответствует его номинальному возрасту. То есть, проще говоря, например, подросток в возрасте 17-ти лет, фактически по своему психическому состоянию, способности осознавать свои поступки, руководить ими, приравнивается к двенадцатилетнему. В таком случае, несмотря на то, что формально лицо достигло возраста привлечения к административной ответственности, оно ответственности все же подлежит.

Вопрос об отставании лица в своем психическом развитии всегда разрешается экспертным путем. Здесь главное что должны определить эксперты – каким образом психическое состояние несовершеннолетнего сказывается на его интеллектуальном развитии с учетом возраста, указанную категорию принято определять как «возрастную невменяемость».

Вменяемость – это еще один обязательный признак субъекта административной ответственности. Данное требование следует из ст.2.8. КоАП РФ, указывающей, что физическое лицо, которое во время совершения противоправных действий (бездействия) находилось в состоянии невменяемости, то есть не могло осознавать фактический характер и

противоправность своих действий (бездействия) либо руководить ими вследствие хронического психического расстройства, временного психического расстройства, слабоумия или иного болезненного состояния психики, не подлежит административной ответственности.

Таким образом, все перечисленные признаки, в своей совокупности характеризуют такое качество физического лица, как деликтоспособность, то есть способность нести административную ответственность за совершаемое правонарушение в порядке, предусмотренном действующим административным законодательством.

Следует обратить внимание на тот факт, что данная норма не учитывает п. 24.1 ПДД, в соответствии с которой к участию в дорожном движении допускаются лица, достигшие 14-ти лет; такие лица имеют право управления гужевой повозкой (санями), являться погонщиками животных. Можно считать желательным, чтобы противоречие между положениями ПДД и КоАП РФ в части возрастного ценза должно быть устранено; в данном случае можно согласиться с позицией Е.В. Януша о том, что к административной ответственности должно привлекаться любое лицо, допущенное к участию в дорожном движении, независимо от его возраста [57, с. 79].

Кроме того, имеется мнение и о том, что административная правосубъектность лица зависит от его гражданства, в силу чего, общим субъектом административной ответственности в соответствии с российским законодательством является только российский гражданин, в то время как все иностранные граждане и апатриды (лица без гражданства) являются специальными субъектами.

Данная позиция не представляется правильной в силу того, что в Кодексе об административных правонарушениях РФ отсутствуют какие-либо ограничения в определении субъекта административного правонарушения, вытекающие из правовой связи лица с конкретным иностранным государством либо Российской Федерацией.

Буквальное толкование норм КоАП РФ позволяет сделать вывод о том, что административная ответственность за совершение правонарушений в сфере дорожного движения равным образом распространяется как на граждан России, так и на иностранных граждан, и на лиц без гражданства.

Являясь участниками административно-деликтных правоотношений, субъекты административного правонарушения приобретают соответствующий специальный административно-правовой статус, то есть комплекс прав, обязанностей, гарантий их реализации в процессе осуществления производства по делу об административных правонарушениях, а также ответственности за их невыполнение в установленных законодательством случаях [39, с. 74].

Множественность участников дорожного движения требует максимально полного раскрытия и учета особенностей их статуса, обязанностей и прав как возможных участников административно-юрисдикционных отношений в области дорожного движения, а также достижения согласованности всех норм, связанных с их привлечением к административной ответственности [46, с. 36].

Так, например, актуальным и важным является раскрытие правового статуса пешехода как участника дорожного движения. В Федеральном законе № 196-ФЗ понятие «пешеход» отсутствует, это определение дается в п. 1.2 ПДД. П.В. Молчанов и А.В. Островский указывают на недостаточность внимания к изучению статуса пешеходов как участников дорожного движения [32, с. 75]. Однако, анализ правовых норм в области дорожного движения показывает приоритетность пешеходов перед иными участниками дорожного движения.

При всем при этом, это не отменяет необходимость совершенствования правового статуса пешеходов.

Для этого необходимо: добиваться соразмерного и справедливого усиления административной ответственности всех участников дорожного движения за совершение административных правонарушений, как водителей

транспортных средств, так и пешеходов; продолжить уточнение понятийного аппарата, в частности, определение водителя и пешехода; для совершенствования структуры и названий глав ПДД необходимо в соответствующих главах сгруппировать только обязанности, но и права участников дорожного движения, что потребует соответствующей систематизации нормативно-правового материала, однако позволит представить правовое положение каждого участника дорожного движения цельным и единым правовым образованием.

Также в главу 4 ПДД необходимо внести ряд обязанностей, аналогичных обязанностям водителей, установленных в пп. 2 п. 11 ст. 13 Федерального закона «О полиции», а именно: иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки документы, удостоверяющие личность; останавливаться по требованию сотрудника полиции; по требованию должностных лиц, которым предоставлено право государственного контроля и надзора за безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, проходить медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Необходимо разумное ужесточение санкций к пешеходам, если по их вине совершаются дорожно-транспортные происшествия, влекущие материальный ущерб.

Проведенный анализ норм КоАП РФ позволяет выделить три вида субъектов административных правонарушений в области дорожного движения. Ими являются:

1) субъекты - участники дорожного движения:

а) водители, то есть:

– лица, управляющие транспортными средствами на законных основаниях (те, которые имеют право управления, однако при этом нарушают установленные требования, связанные с постановкой транспортных средств на учет, их идентификацией, передвижением);

– лица, управляющие транспортными средствами, не имея на то законных оснований (изначально не имеющие права управления, лишенные данного права, находящиеся в состоянии опьянения);

б) лица, управляющие мопедом, велосипедом, то есть, управляющие транспортом, не относящимся к категории механических транспортных средств;

в) пассажиры;

г) пешеходы;

2) субъекты, для привлечения которых к административной ответственности не требуется их непосредственного участия в дорожном движении:

а) любые физические лица, отвечающие общим требованиям к субъекту административного правонарушения, независимо от вовлеченности в дорожное движение и своей роли в нем (например, правонарушения, предусмотренные ст. 12.2, 12.33 и т.д.);

б) должностные лица, круг которых очерчен санкциями ст. 12.31, 12.32 и т.д.;

в) юридические лица, которые названы в санкциях ст. 12.2, ч. 3, 12.4, 12.21.1, 12.21.2, 12.33, 12.34 и 12.35;

3) собственник (владелец) транспортного средства, ответственность которого за административные правонарушения в области дорожного движения наступает при наличии одновременно ряда условий [52, с. 252].

Говоря о признаках состава административного правонарушения в области дорожного движения, необходимо уделить внимание такому элементу, как субъективная сторона.

В большинстве норм КоАП РФ нет упоминания формы вины, мотива и цели административного правонарушения, в связи с чем, к данным составам с необходимостью применяются общие нормы о вине и презумпции невиновности, предусмотренные ст. 1.5, 2.1, 2.2.

Вина в нарушении правил дорожного движения может выражаться как в форме умысла, так и неосторожности, содержание которых раскрывает ст. 2.2 КоАП РФ. Е.В. Павлова и Ю.Н. Калюжный отмечают, что «с субъективной стороны административные правонарушения в области дорожного движения характеризуются чаще умышленной, реже – неосторожной формой вины» [34, с. 38].

Например, судьей районного суда было установлено и подтверждено материалами дела, что 12 сентября 2018 года 08 час. 20 мин. водитель Б.Л.Р., управляя транспортным средством Шевроле, двигаясь по Заводскому пр. от ул. Металлургов в сторону ул. Веры Слуцкой, на перекрестке ул. Машиностроителей и Заводского пр. в г. Колпино Санкт-Петербурга нарушил п. 13.4 ПДД РФ, а именно: водитель, управляя автомашиной, при повороте налево по разрешающему сигналу светофора, не уступил дорогу автомашине, двигающейся со встречного направления прямо, в результате чего произошло столкновение с автомашиной Рено, под управлением Г.Е. В результате ДТП пассажир автомашины Рено П.Е., получил повреждения, расценивающиеся как легкий вред здоровью, А.С., получила повреждения, расценивающиеся как легкий вред здоровью. Данное правонарушение было совершено Б.Л.П. по неосторожности из-за плохой погоды [40].

По общему правилу административные правонарушения в области дорожного движения могут совершаться как умышленно, так и по неосторожности, за следующими исключениями:

– в статье или части статьи главы 12 КоАП РФ прямо оговорено, что действие (бездействие) является правонарушением только при наличии умысла (заведомости): установка заведомо подложных регистрационных знаков (п. 3, 4 ст. 12.2 КоАП РФ), управление транспортным средством с заведомо неисправной тормозной системой (п. 2 ст. 12.5 КоАП РФ), передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или

лишенному такого прав (п. 3 ст. 12.7 КоАП РФ), умышленное создание помех в дорожном движении (ст. 12.33 КоАП РФ) и др.

Так, придя к выводу об отсутствии в материалах дела надлежащих доказательств вины заявителя в совершении правонарушения, предусмотренного ст. 12.33 КоАП РФ, суд правомерно отменил постановление о привлечении к административной ответственности, прекратив производство по делу в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых было вынесено постановление, поскольку инкриминируемый состав (в данном случае - умышленное создание помех в дорожном движении путем загрязнения дорожного покрытия) может быть совершен только с прямым умыслом, что следует из диспозиции данной статьи; однако умышленная форма вины заявителя в совершении правонарушения не подтверждается материалами дела, в материалах дела отсутствуют также и доказательства того обстоятельства, что при движении на автомашине водитель и должностное лицо, ответственное за производство работ, умышленно загрязнили дорожное покрытие, что создало угрозу безопасности дорожного движения [42];

– умышленный характер вины вытекает из природы конкретного деяния: управление транспортным средством водителем, не имеющим соответствующего права (ст. 12.7 КоАП РФ); невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования (ст. 12.26 КоАП РФ) и др.;

– ответственность наступает при совершении деяния только по неосторожности, если при наличии умысла деяние приобретает характер уголовного преступления.

Во всех остальных случаях допускается как умышленная, так и неосторожная вина.

Так, пешеход был привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ за действия, выразившиеся в переходе проезжей части по регулируемому пешеходному переходу на запрещающий (красный) сигнал светофора. При этом действия пешехода были квалифицированы как

неосторожные. Грубая неосторожность предполагает предвидение потерпевшим большой вероятности наступления вредоносных последствий своего поведения и наличие легкомысленного расчета, что они не наступят. Как пояснил суд, действия пешехода, переходившего проезжую часть на запрещающий сигнал светофора в будний день, когда плотность потока транспортных средств увеличивается в несколько раз, не убедившегося в безопасности перехода и не обращавшего внимания на приближающиеся транспортные средства, продолжавшего переходить проезжую часть в непосредственной близости от транспортных средств, приведшие в итоге к причинению вреда его здоровью, были верно квалифицированы как грубая неосторожность [5].

Ряд правовых позиций выработан судебной практикой; это касается, например, ситуаций, когда на лицо, совершившее административное правонарушение в сфере ПДД, в случае фиксации данного нарушения специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, не распространяется положение о презумпции невиновности, поскольку к ответственности привлекаются владельцы (собственники) транспортных средств. Такая позиция никак не может рассматриваться в качестве справедливой в силу того, что достаточно часто право на управление одним транспортным средством имеет несколько лиц, а порой владелец вообще не имеет права управления транспортным средством, однако, привлекается за нарушение ПДД, связанных с управлением транспортным средством. При этом, доказать свою непричастность к движению на транспортном средстве с нарушением правил дорожного движения зачастую у него нет никакой возможности.

Указанная позиция требует кардинального пересмотра. Конечно, с достоверностью установить, кто в таком случае управлял автомобилем, достаточно сложно, но из-за несовершенства технических средств фиксации правонарушений, не позволяющих идентифицировать лицо, управляющее транспортным средством, привлекать к административной ответственности

его собственника неверно, это противоречит как принципу справедливости, так и принципу презумпции невиновности.

В диспозициях ряда глав указан признак заведомости, которая должна устанавливаться по отношению к подложности государственных регистрационных знаков (ч. 3, 4 ст. 12.2, ч. 3 ст. 12.31), неисправностям тормозной системы, рулевого управления или сцепного устройства (ч. 2 ст. 12.5), а также отсутствию права управления транспортным средством (ч. 3 ст. 12.7) и обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ч. 2 ст. 12.37).

В ч. 2 ст.12.30 КоАП РФ содержится указание на неосторожность по отношению к неблагоприятным последствиям. Ст. 12.33 КоАП РФ предусматривает наказание за создание помех в дорожном движении, которое может совершаться исключительно умышленно.

Таким образом, подводя итог рассмотренным в данной главе проблемам, можно отметить следующее.

Во-первых, в истории правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в России можно выделить три основных этапа: досоветский период развития – период до октября 1917 г.; советский период развития – с октября 1917 г. до распада СССР в 1991 г.; современный период развития – после распада СССР в 1991 г. и по настоящее время

Во-вторых, административным правонарушением в области дорожного движения является противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, выразившееся в нарушении Правил дорожного движения РФ, за которое КоАП РФ или законами субъектов страны об административных правонарушениях установлена административная ответственность. Особенность административных правонарушений в области дорожного движения является связь деяния с участием транспортного средства в дорожном движении.

В-третьих, объект административного правонарушения в области дорожного движения - безопасность дорожного движения, жизнь и здоровье

граждан. Объективная сторона - нарушение правил и в невыполнении (несоблюдении) требования (обязанностей, условий). Деяние может быть совершено как путем действия, так и путем бездействия. Факультативными признаками объективной стороны правонарушений данного вида могут являться место, предмет, обстановка, а также в редких случаях - способ совершения деяния.

Проведенный анализ норм КоАП РФ позволил выделить три вида субъектов административных правонарушений в области дорожного движения. Ими являются:

- субъекты - участники дорожного движения;
- субъекты, для привлечения которых к административной ответственности не требуется их непосредственного участия в дорожном движении;
- собственник (владелец) транспортного средства, ответственность которого за административные правонарушения в области дорожного движения наступает при наличии одновременно ряда условий.

В диспозициях ряда норм содержится указание на заведомости, в других - на неосторожность по отношению к последствиям, в - третьих - на умышленную форму вины. Целесообразно было бы в диспозиции каждой статьи главы 12 КоАП РФ указать форму вины лица при совершении административного правонарушения.

Представляется несправедливым нераспространение презумпции невиновности на собственников транспортных средств, в тех случаях, когда факт нарушения дорожного движения зафиксирован с помощью технических средств. Полагаем, что собственник транспортного средства не должен доказывать тот факт, что не он управлял транспортным средством в момент фиксации правонарушения. В связи с этим, представляется возможным привлекать в указанных случаях лицо за совершение административного правонарушения в случаях, если:

– лицо предоставило письменное согласие с фактом совершения данного правонарушения;

– лицо отрицает факт управления им транспортным средством, но качество изображения со средства видеофиксации позволяет точно идентифицировать лицо, управляющее транспортным средством.

В иных случаях лицо должно освобождаться от административной ответственности в силу презумпции невиновности.

Высказанные положения свидетельствуют о необходимости модернизации действующего законодательства об административной ответственности и административных правонарушениях в целом и в части административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в частности. Нормы административного права не всегда совершенны и содержат определенного рода пробелы, которые необходимо устранить для лучшего обеспечения и защиты прав как самих правонарушителей, так и прочих участников дорожного движения. В случае, если будет принят новый Кодекс об административных правонарушениях в Российской Федерации, существующие недостатки необходимо учитывать для того, чтобы избежать их автоматического переноса в текст нового нормативно-правового акта, регулирующего рассматриваемые в данной работе вопросы.

Глава 2. Проблемы и пути совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

2.1 Анализ правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения

Следует учитывать, что ответственность за правонарушения в области дорожного движения предусматривают также и нормы КоАП РФ, при этом, разграничение административных правонарушений и преступлений производится в зависимости от степени тяжести наступивших общественно – опасных последствий, к примеру, если в ст. 12.24 КоАП РФ установлена ответственность за нарушение правил дорожного движения, повлекших причинение легкой или средней тяжести вреда здоровью, то ст. 264 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за те же действия, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть потерпевшего.

Производство по делам об административных правонарушениях включает в себя следующие элементы:

- стадии;
- задачи;
- процессуальные сроки;
- участники;
- виды и условия использования доказательств;
- процессуальные результаты производства.

Стадиями административного производства являются:

- возбуждение производства;
- рассмотрение административного дела;
- принятие решения по делу (вынесение постановления);
- выполнение решения;

– обжалование решения по делу.

Все вышеперечисленные стадии объединяют задачи административного производства, которые напрямую закреплены в ст. 24.1 КоАП РФ. Ими являются;

– всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела;

– разрешение дела в соответствии с законом, обеспечение исполнения вынесенного постановления;

– выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений.

Процессуальные сроки по делам об административных правонарушениях подразделяются на:

– сроки давности привлечения к административной ответственности, которые составляют 2 месяца, а при вынесении постановления судьей- 3 месяца. При этом из данного правила существует ряд исключений, так, под административным правонарушением о безопасности дорожного движения срок давности составляет 1 год;

– сроки рассмотрения дела об административных правонарушениях. При рассмотрении дела об административном правонарушении органом, должностным лицом, правомочными его рассматривать, срок составляет пятнадцать суток, в то время как срок рассмотрения судьей составляет два месяца.

– сроки рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении для ситуаций, когда жалоба поступает в орган или должностному лицу, правомочным ее рассматривать, составляет 10 суток, при поступлении жалобы в суд- 2 месяца.

– срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, составляет один год со дня окончания исполнения постановления со дня вступления его в законную силу [18].

По общему правилу, дела об административных правонарушениях, подведомственные судьям, рассматривают мировые судьи, по некоторым составам административных правонарушений дела, рассматриваемые должностными лицами, могут передаваться судье для назначения административного наказания. Таким образом, в некоторых случаях, существует совместная компетенция по рассмотрению административных дел в области дорожного движения.

Из перечисленных в ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ поводов к возбуждению дела об административном правонарушении в деятельности ГИБДД наиболее распространено непосредственное обнаружение должностными лицами признаков административного правонарушения.

Вместе с тем, в последнее время все чаще используются работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото – и киносъемки, видеозаписи.

На основании ст. 28.2 КоАП РФ составление протокола о совершении административного правонарушения является обязательным, за исключением случаев, предусмотренных статьей 28.4, частями 1, 1.1 и 3 статьи 28.6 КоАП РФ.

Кроме, того в научной литературе можно и встретить примеры описания действий инспекторов ГИБДД при оформлении ДТП в их, так сказать, идеальном варианте, в то время как такие описания очень далеки от реальности в силу банальной причины – отсутствия правового регулирования таких действий. Аргументируем высказанную нами точку зрения рядом практических примеров.

Так, В.В. Волгин отмечает, что если произошло дорожно-транспортное происшествие, в котором нет пострадавших, имеет место два варианта развития событий:

– лицо считается невиновным в совершении дорожно-транспортного происшествия и получает справку о своей невиновности;

– лицо признается виновным, в силу чего в отношении него выносится постановление о наложении административного штрафа [10, с. 78].

По мнению А.А. Батяева, для того, чтобы участник дорожно-транспортного происшествия, являющийся пострадавшим, мог получить возмещение вреда, по результатам дорожно-транспортного происшествия должен быть на месте происшествия составлен протокол об административном правонарушении [6, с. 12].

Аналогичным образом и А.И. Владимиров говорит о необходимости составления протокола и вручении его копии участникам ДТП под роспись [7, с. 75].

Н.В. Рагозиной высказано мнение о том, что в качестве неотъемлемого признака нарушения ПДД следует рассматривать административную наказуемость [19, с. 104]. В целом, такая позиция представляется верной, однако требуется внесение соответствующих изменений в КоАП РФ, которые будут подтверждать признак наказуемости нарушения ПДД.

Ненаказуемость нарушения многих правил дорожного движения вызывает массу проблем в практической деятельности, поскольку, фактически, лицами нарушения правил допущены, обязанности не исполнены, в ряде случаев еще и причиняется вред, однако, привлечь таких лиц к административной ответственности невозможно.

Здесь следует рассмотреть эту проблему с другой точки зрения – с позиции признания потерпевшим лица, которому причинен вред в результате таких нарушений ПДД, которые административно не наказуемы.

По мнению П.В. Молчанова, в силу отсутствия ответственности за ДТП, в результате которого причиняется материальный вред, возникает проблема признания лица потерпевшим [31, с. 5].

Причинно-следственная связь между нарушениями ПДД и последствиями устанавливается постановлением по делу об административном правонарушении в процессе рассмотрения дела. Однако

это касается ситуаций, когда имеет место административное правонарушение, но как быть в ситуации, когда деяние таковым по закону не является? Ведь если проводить аналогию с уголовным правом, то невозможно признать потерпевшим от преступления лицо в том случае, когда деяние не является преступлением. Соответственно, и при отсутствии административного правонарушения не может быть потерпевшего от его совершения.

Далее следует рассмотреть процедуру оформления ДТП. В первую очередь, на месте происшествия происходит составление протокола осмотра места ДТП, протокола об административном правонарушении, определения об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении.

Далее сотрудником составляется справка о ДТП, в которой надлежит указать тот пункт ПДД, который нарушил виновник.

Так, в силу ч. 2 ст. 1.5 КоАП РФ лицо невиновно до той поры, пока не доказана его вина. Если принимается решение об отказе в возбуждении дела, возможность указания на нарушение того или иного пункта ПДД не предусмотрена. Таким образом, о вине кого – либо из участников ДТП в постановлении об отказе, а также в соответствующей графе в справке ничего не говорится. И здесь пострадавший в ДТП оказывается в сложной ситуации, когда ему надлежит совершенно непонятно каким образом доказать тот факт, что он является потерпевшей стороной от правонарушения и ему причинен ущерб.

Выход из указанной ситуации только один – предусмотреть ответственность за нарушение правил дорожного движения, повлекших причинение материального ущерба. В таком случае отпадут все вышеприведенные вопросы.

Много вопросов на практике вызывает прекращение производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

По большей части основанием для прекращения производства по делам об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ, судьями указывается отсутствие состава и события административного правонарушения, истечение срока привлечения к ответственности (ст. 24.5 КоАП РФ).

Обобщение судебной практики рассмотрения дел об административных правонарушениях судьями Самарской области выявило ряд ошибок, повлекших необоснованные отмены ранее состоявшихся судебных постановлений, либо прекращение производства по делам об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил безопасности дорожного движения.

Во-первых, нарушения допускаются при отмене постановления административного органа и прекращения производства по делу в связи с отсутствием состава административного правонарушения.

Как разъяснено в пункте 27 Постановлении Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее – Постановление № 12) [37], при фиксации административного правонарушения в области дорожного движения техническим средством, работающим в автоматическом режиме, субъектом такого правонарушения является собственник транспортного средства.

В случае несогласия с вынесенным в отношении собственника (владельца) транспортного средства постановлением о назначении административного наказания за правонарушение, выявленное и зафиксированное работающими в автоматическом режиме техническими средствами, при реализации своего права на обжалование данного постановления, он освобождается от административной ответственности при условии, что в ходе рассмотрения жалобы будут подтверждены

содержащиеся в ней данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц (часть 2 статьи 2.6.1, примечание к статье 1.5 КоАП РФ).

Например, из материалов дела следовало, что водитель, управляя транспортным средством марки JAGUAR F-PACE, собственником (владельцем) которого является ООО «Производство» 27.04.2020 в 13:37 по адресу: участок дороги с 3 км +700 м по 8 км +650 подъезд к г. Самара от а/д М-5 Урал превысил установленную скорость движения транспортного средства на 23 км/час, тем самым нарушил требования п. 10.2 ПДД РФ. Административная ответственность за данное правонарушение предусмотрена по ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ.

Постановление инспектора ЦАФАП в области ДД ГИБДД ГУ МВД России по Самарской области В.Ю. от 06.05.2020 в отношении ООО «Производство» было вынесено по результатам рассмотрения материалов, полученных с применением работающего в автоматическом режиме специальным техническим средством «АВТОДОРИЯ» с функцией автоматической фиксации административных правонарушений.

ООО «Производство» не согласилось с вынесенным в отношении него постановлением и решением, принятым по жалобе на постановление, в связи с чем была подана жалоба в суд, в которой заявитель указывал, что на момент фиксации правонарушения автомобиль находился во владении и пользовании другого лица.

При рассмотрении жалобы судья принял во внимание доводы жалобы заявителя о непричастности заявителя ООО «Производство» к совершению административного правонарушения со ссылкой на то, что в момент его фиксации автомобиль находился в пользовании у другого лица – ООО «ВЕНТО» по договору аренды транспортного средства.

Однако с такими выводами суда согласиться нельзя.

Так, договор аренды транспортных средств без экипажа от 22.03.2020 года, заключенный между «Арендодателем» ООО «Производство» и «Арендатором» ООО «Венто» сроком на один год и акт приема-передачи автомобиля от 22.03.2020 не свидетельствуют о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство было из владения ООО «Производство».

В ходе рассмотрения дела представитель ООО «Венто» не участвовал, предоставил суду по почте заявление, в котором подтверждал факт заключения договора аренды и пользования автомобилем на момент фиксации правонарушения. При этом, сведений о том, кто управлял транспортным средством ООО «Венто» не сообщил, путевой лист, равно как и сведений о трудоустройстве водителя в организацию не предоставил.

Следует отметить, что указание на наличие договора обязательного страхования в отношении неограниченного количества лиц, допущенных к управлению данным транспортным средством, не исключает возможность участия заявителя в момент фиксации правонарушения в дорожном движении с использованием указанного автомобиля.

В связи с чем, суду надлежало дать оценку представленным в дело доказательствам на предмет относимости, допустимости, достоверности и достаточности [49].

В другом деле, решением Октябрьского районного суда г. Самара от 18.09.2020 (12-624/2020) была рассмотрена жалоба Н.К.Ш. на постановление ЦАФАП по области ДД ГИБДД ГУ МВД России по Самарской области от 30.07.2020 о привлечении Н.К.Ш. к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ. Данным решением жалоба Н.К.Ш. удовлетворена, производство по делу прекращено за отсутствием состава административного правонарушения.

При рассмотрении дела установлено, что постановлением ЦАФАП по области ДД ГИБДД ГУ МВД России по Самарской области от 30.07.2020 г.

Н.К.Ш. признана виновной в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ.

Данное постановление в отношении Н.К.Ш. вынесено по результатам рассмотрения материалов, полученных с применением автоматической фиксации.

Н.К.Ш. в лице своего защитника не согласилась с вынесенным в отношении нее постановлением, в связи с чем, была подана жалоба в суд, в которой заявитель указывал, что на момент фиксации правонарушения автомобиль находился во владении и пользовании другого лица - Ч.Я.И. на основании договора аренды транспортного средства и акта приема-передачи автомобиля.

Проверяя доводы жалобы Н.К.Ш., районный суд пришел к выводу о том, что вся совокупность представленных заявителем доказательств являлась достаточной для вывода о его невиновности в совершении административного правонарушения, в связи с чем, постановление судом было отменено, а производство по делу прекращено.

Однако, при рассмотрении дела, Н.К.Ш., ее защитник пояснений по делу не давали, в судебном заседании не участвовали. При рассмотрении дела Ч.Я.И. в качестве свидетеля по делу не опрашивался, сведения о его вызове в суд, материалы дела не содержат.

В связи с этим, вся совокупность представленных заявителем доказательств не являлась достаточной для вывода о невиновности в совершении административного правонарушения, что не было учтено районным судом.

Решением Кировского районного суда г. Самары от 13.04.2020 (по делу 12-172/2020) жалоба Р.Н.А. на постановление от 20.11.2019 о привлечении к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.12 КоАП РФ удовлетворена, производство по делу прекращено за отсутствием состава административного правонарушения.

Рассматривая жалобу, районный суд принял во внимание доводы Р.Н.А. (собственника автомобиля), что в момент совершения административного правонарушения автомобиль не находился в его пользовании и владении, что и послужило для суда основанием для прекращения производства по делу.

Из страхового полиса ОСАГО СК «Астро-Волга», представленного заявителем жалобы, следует, что к управлению автомобилем допущены Р.А.Н. и Р.И.А.

При этом судом не выяснено и не установлено, кто управлял транспортным средством и имеются ли обстоятельства достоверно свидетельствующие о том, что управление автомобилем не осуществлялось самим собственником Р.Н.А. [49].

Во-вторых, часты нарушения процессуального характера, допущенные при рассмотрении дел об административных правонарушениях и жалоб на постановления административного органа с прекращением производства по делу.

Так, допускаются нарушения при оценке доказательств по делу, не всегда судьи при рассмотрении дел отбирают соответствующие подписки у свидетелей, при этом показания этих свидетелей учитывают в качестве доказательств по делу, что является процессуальным нарушением. Можно также отметить нарушения, допускаемые при разрешении ходатайств о восстановлении пропущенного процессуального срока:

Ознакомление с поступившими делами, позволяет сделать вывод, что зачастую остаются без должного внимания ходатайства о восстановлении пропущенного процессуального срока, заявленные одновременно с подачей жалобы. Усматривается отсутствие мотивировки необходимости восстановления пропущенного срока, который во многих случаях является значительным.

Ряд судебных актов не содержит обоснования того, в связи с чем, судья пришел к выводу о восстановлении срока, а также в некоторых случаях отсутствует указание на рассмотрение судьей заявленного ходатайства.

Например, А.М.Е. был лишен возможности воспользоваться правами, предусмотренными ч. 1 ст. 25.1 КоАП РФ, в том числе правом на участие в рассмотрении дела об административном правонарушении судом.

Выводы судов о том, что участие в судебном рассмотрении дела представителя Т.С.А. свидетельствует о надлежащем извещении самого А.М.Е., противоречит требованиям закона. Кроме того, имеющаяся в материалах дела ксерокопия доверенности на имя Т.С.А. надлежащим образом была не заверена, что не только не позволяло с достоверностью определить наличие у указанного лица полномочий на совершение действий, имеющих юридическое значение, в интересах А.М.Е., но и свидетельствует о несоблюдении требований, предъявляемых процессуальным законом к такого рода документам.

Приведенное нарушение явились основанием для отмены постановления и решения по жалобе на постановления с прекращением производства по делу в связи с истечением срока давности привлечения к ответственности.

Таким образом, анализ изученных дел позволяет сделать вывод, что судьи в основном обоснованно прекращают производства по делам об административных правонарушениях, однако зачастую не всегда в полном объеме мотивируют основания по которым они приходят к выводу о прекращении производства по делу, а также не всегда осуществляют надлежащую оценку имеющихся в деле доказательств.

Таким образом, гл. 12 КоАП РФ необходимо подвергнуть существенным изменениям, в ином случае, как бы не стремилась судебная практика путем наработки опыта решить те или иные проблемы, единообразной позиции по данному вопросу не будет, но вырастет количество обжалований и признаний тех или иных решений незаконными,

поскольку в разных субъектах страны будут иметь место кардинально различные решения по одному вопросу, как это происходит и сейчас.

Подводя итог рассмотренному в данном параграфе нормативному материалу и материалов судебной практики, можно отметить следующее.

Производство по делам об административных правонарушениях, представляет собой совокупность процессуальных норм и деятельность органов, уполномоченных осуществлять производство, урегулированную этими нормами, по всестороннему, полному, объективному и своевременному выяснению обстоятельств каждого дела, разрешению его в соответствии с законом, обеспечению исполнения вынесенного постановления, а также выявлению причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений.

Производство по делам об административных правонарушениях включает в себя такие элементы, как: стадии; задачи; процессуальные сроки; участники; виды и условия использования доказательств; процессуальные результаты производства.

В некоторых случаях наступления дорожно-транспортного происшествия, повлекшего материальный ущерб, виновное лицо не может быть привлечено к административной ответственности в силу ее отсутствия за данное деяние. И, таким образом, складывается ситуация, в которой имеется виновник, его юридическая обязанность в силу требований ПДД, которая не исполнена, имеет место общественная вредоносность, но при этом нет ответственности.

Соответственно, совершенно не ясно, каким образом можно признать потерпевшим лицо, которому вред хоть и причинен, однако, он является следствием деяния, которое нормами КоАП РФ правонарушением не признано.

Отсутствие административной ответственности за огромное число нарушения правил дорожного движения, которые могут иметь достаточно серьезные последствия, является явным пробелом административного

законодательства и требует своего решения. Полагаем, что в КоАП РФ должна быть установлена ответственность за все нарушение всех требований, содержащихся в ПДД РФ, поскольку их закрепление и обусловлено тем фактом, что несоблюдение таких требований может влечь за собой опасные последствия.

2.2 Основные направления совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Говоря об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил дорожного движения, нельзя утверждать, что законодатель не предпринимает никаких попыток по противодействию данному виду правонарушений и совершенствованию правового регулирования в данной сфере. Напротив, можно отметить, что с завидной регулярностью издаются те или иные виды нормативно – правовых актов, нормы которых посвящены обеспечению безопасности дорожного движения, в связи с чем, к настоящему времени уже сложилась довольно обширная система таких актов. Однако, к сожалению, она никоим образом не способствует пресечению правонарушений рассматриваемого вида, а, пожалуй, наоборот, обладает совершенно противоположной функцией – вносит массу путаницы в рассматриваемую сферу. Представляется, что причиной этого является недостаточное внимание законодателя конкретно к проблемам административной ответственности за нарушение правил дорожного движения [8, с. 45].

В первую очередь, для совершенствования правового регулирования рассматриваемой сферы, необходимо совершенствовать понятийный аппарат, поскольку, на настоящий момент отсутствует множество определений тех терминов, которые использует административное законодательство или которые целесообразно в нем использовать.

Сказанное относится к понятию «аварийная ситуация», которое, по нашему мнению, должно в обязательном порядке найти свое закрепление в нормах КоАП РФ с соответствующим разъяснением. Еще одна важная проблема, требующая законодательного регулирования по нашему мнению - ответственность за создание условий, влекущих дорожно-транспортное происшествие [17, с. 52].

Следующей важной проблемой выступает формальный подход к правонарушениям и санкциям. Он находит свое воплощение в следующем: лицо, допустившее нарушение ПДД и не создавшее при этом аварийной ситуации (к примеру, водитель, не пристегнутый ремнем безопасности), несет одинаковую ответственность с лицом, которое создало аварийную ситуацию.

Так, к примеру, в случае нарушения ПДД, повлекшего совершение дорожно - транспортного происшествия, административная ответственность наступает только в случае причинения легкого вреда здоровью либо средней тяжести, в ином случае, если причинен тяжкий вред здоровью либо смерть, произошедшее уже квалифицируется не как правонарушение, а как преступление.

Следует согласиться с В.В. Головки, что законодатель преждевременно отменил административную ответственность за некоторые нарушения правил дорожного движения, такие как создание аварийной обстановки, групповое передвижение, создающее помехи, причинение ущерба в результате дорожно-транспортного происшествия [13, с. 132].

По поводу необходимости кардинальных перемен в сфере установления административной ответственности за нарушение ПДД говорят многие ученые и практики.

О том, что КоАП РФ нуждается в серьезных изменениях, заключающихся в дополнении норм, регулирующих ответственность за нарушение правил дорожного движения, говорят многие авторы. Так, в частности, Е.В. Гвоздева, В.Д. Ларичев, А.Л. Ситковский предлагают

дополнить ст. 12.14 КоАП РФ ч. 4 «Создание помех другим участникам дорожного движения при движении задним ходом, кроме случаев, предусмотренных ст. 12.11 и частью 3 настоящей статьи настоящего Кодекса, влечет наложение административного штрафа в размере 300 рублей» [12, с. 131].

Автор никоим образом не возражает против существующих мнений о необходимости усовершенствования ответственности за нарушение ряда ПДД, однако уверен, что вышеуказанная формулировка, предложенная коллективом авторов, не позволит полностью разрешить существующие проблемы и устранить пробелы в административной ответственности, поскольку она позволит лишь предусмотреть ответственность за нарушения п. 8.12 ПДД в случае создания помех участниками дорожного движения. Но при этом, например, такие изменения в законодательстве никоим образом не позволят разрешить проблему ответственности за нарушение правил движения задним ходом и наезд на стоящее транспортное средство, здание или дорожное сооружение.

Единственный способ решения всех существующих проблем дифференциации ответственности за разные нарушения ПДД представляется следующий: путем дополнения главы 12 КоАП РФ несколькими нормами, устанавливающими ответственность за нарушение ПДД, в которых будут четко прописаны те правила, которые содержатся в ПДД РФ, и ответственность за их нарушения.

М.М. Королевым выдвинуто предложение о том, что в настоящее время требуется установить административную ответственность за создание на дороге аварийной ситуации [24, с. 68]. Данную позицию мы полностью разделяем, о чем уже говорили выше.

Необходимо отметить, что основная юридическая литература практически ничего не говорит по поводу того, что существует одна важная и серьезная проблема в сфере регулирования ответственности за нарушение ПДД – отсутствие ответственности за нарушение некоторых правил, в

результате чего может быть причинен материальный вред, поскольку законодатель ограничился только одним последствием – причинением вреда физического.

На увеличение количества дорожно-транспортных происшествий оказывают влияние многие факторы, это и характеристика дороги, и техническое состояние автомобиля. Однако следует особо отметить, что основополагающими условиями и причинами создания ситуации, при которой может произойти дорожно-транспортное происшествие, является нарушение ПДД участниками дорожного движения. Из данного утверждения ясно следует необходимость повышения дисциплины среди водителей транспортных средств. И здесь основной проблемой является тот факт, что законодательство об административной ответственности не в полной мере обеспечивает реализацию принципов неотвратимости и адекватности наказания.

Бальная система оценки «аварийности» водителей могла бы иметь существенное влияние в сфере профилактики дорожно-транспортных происшествий, что подтверждается практикой использования такой системы в других странах. При этом количество баллов, необходимых для решения вопроса о лишении права управления транспортным средством можно установить любое, главным, на наш взгляд, должна являться разная «стоимость» правонарушения в баллах в зависимости от его общественной опасности.

В то же время, такой подход не означает, что в ином случае, при отсутствии у лица определенного количества баллов за нарушение правил дорожного движения, оно не может быть лишено права управления транспортным средством, за грубые нарушения ПДД РФ должна быть сохранена та же ответственность, что и сейчас, начисление за них баллов должно быть возможно только в том случае, когда судом за совершение правонарушения лицо не лишено права управления транспортным средством, а ему назначено наказание в виде штрафа [8, с. 47].

Представляется, что не за все нарушения Правил дорожного движения должны начисляться предложенные баллы, в связи с чем, необходимо в статье КоАП РФ, которая будет посвящена рассматриваемому вопросу, в диспозиции перечислить список нарушений, которые будут влечь за собой нарушение баллов, а также предусмотреть, какое количество баллов должно начисляться за каждое конкретное правонарушение.

Представляется также, что необходимо установить также период, за который начисленные штрафные баллы должны суммироваться; на наш взгляд, целесообразно установить период сроком в три года, если лицо не набирает за указанный период количество баллов, по достижении которого он лишается права управления транспортным средством, то данные баллы должны аннулироваться.

Также видится необходимым обратить внимание на тот факт, что проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения не исчерпываются вопросами недостатка соответствующих норм, предусматривающих ответственность за нарушение всех имеющихся ПДД, немало вопросов возникает и в сфере реализации административной ответственности.

Так, одна из актуальнейших проблем в сфере предотвращения административной правонарушаемости – неуплата административных штрафов за совершение данных административных правонарушений. Наказание в виде административного штрафа чаще всего используется в борьбе с административными правонарушениями и с неправомерными действиями вообще [44, с. 98].

Административный штраф, как свидетельствует административная практика, - это самая популярная административная санкция, которой присуще сразу несколько функций юридической ответственности, такие как карательная, превентивная и компенсационная [44, с. 99].

Одна из основных проблем в рассматриваемой сфере – взыскиваемость административных штрафов. Проанализируем конкретные проблемы,

возникающие в данной сфере при назначении штрафа по ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ.

Во-первых, такие дела могут быть рассмотрены исключительно с участием правонарушителя, в то время, как доставление его в суд нередко невозможно. Так, на практике достаточно часто сотрудниками ГИБДД правонарушители задерживаются в любое время и в любом месте. К примеру, нарушитель был задержан ночью. Поскольку в суд доставить такое лицо непосредственно сразу после задержания невозможно, сотрудники ГИБДД отпускают его, ограничиваясь полученной от лица распиской о явке на следующий день. Нередко даже после такой расписки лицо не является по вызову и правоохранительные органы вынуждены искать его самостоятельно для доставки в суд.

С точки зрения автора, здесь видится необходимым изменить в ч.1 ст. 20.25 КоАП РФ в части исключения административного наказания в виде административного ареста и в статью 28.8 КоАП РФ, которая разрешало бы рассматривать дела об административных правонарушениях по данной категории без обязательного присутствия правонарушителя (т.е. заочно).

Во-вторых, срок давности привлечения к административной ответственности по части 1 ст. 20.25 КоАП РФ, установленный ст.4.5 КоАП РФ, составляет 3 месяца, однако этого явно недостаточно, чтобы сотрудники полиции успели полностью собрать соответствующий материал, возбудить дело и направить его в суд, а также известить правонарушителя о месте и времени рассмотрения дела. На основании п. 6 ст. 24.5 КоАП РФ истечение срока давности привлечения к ответственности – обстоятельство, исключающее производства по делу.

Представляется, что было бы целесообразно изменить в ч.1 ст. 20.25 КоАП РФ, исключив из нее административный арест и обязательные работы.

Кроме того, видится целесообразным и внесение изменений в ст. 28.8 КоАП РФ, сутью которых должно стать предоставление возможности суду осуществления судебного разбирательства заочно, в отсутствие лица,

которое было надлежащим образом уведомлено о судебном заседании, но по каким – то причинам не явилось.

Считает необходимым также увеличение срока давности привлечения к административной ответственности за неуплату административных штрафов за нарушение ПДД от 3 месяцев до года, что уменьшило бы количество прекращенных дел об административных правонарушениях по данной категории дел в связи с истечением срока давности привлечения к административной ответственности.

Разделяем позицию Е.В. Труниной и В.В. Лихарева о том, что цель административной ответственности – это не только наказание правонарушителя, но и превентивная цель, реализуемая в назначении правонарушителю наказания, соразмерного характеру и степени общественной опасности его деяния [51, с. 25].

В юридической литературе выражается мнение, что в КоАП РФ достаточно много норм, в которых за нарушение ПДД сумма штрафа необоснованно завышена, предупреждение как вид наказания отсутствует.

Так, ч. 2 ст. 12.19 КоАП РФ предусматривает наказание штрафом до 5000 рублей, хотя на состояние аварийности предусмотренное в ней противоправное деяние никак не влияет. В то время как непредоставление преимущества в движении пешеходов или иным участникам дорожного движения, напрямую влияет на аварийность (статья 12.18 КоАП РФ), и влечет наказание в виде административного штрафа в размере от 1500 до 2500 рублей.

В данном случае требуется изменить санкции рассматриваемых норм путем снижения максимальной суммы штрафа по ч.2 статьей 12.19 КоАП РФ до 1500 рублей, а по статье 12.18 КоАП РФ – увеличить до 5000 рублей. Аналогичным образом нам видится необходимым пересмотреть санкции за все административные правонарушения в зависимости от влияния их на аварийность, поскольку сам законодатель должен со всей очевидностью осознавать тот факт, что первая и основная предпосылка совершения

дорожно – транспортного происшествия – создание аварийной ситуации. Соответственно и предупреждение ДТП должно идти по пути предупреждения, в первую очередь, создания аварийной ситуации.

По некоторым видам нарушений, которые не влияют на аварийность и не являются грубым нарушением ПДД РФ, может быть предусмотрен такой вид наказания как предупреждение – альтернатива административному штрафу. Например, ч.1 ст. 12.37 КоАП РФ и ч.2 ст. 12.37 КоАП РФ (несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств).

Таким образом, основным направлением совершенствования законодательства об административной ответственности в области дорожного движения видится установление административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения.

Как уже отмечалось, достаточно распространенный вид наказания за административные правонарушения - штраф.

Штраф в рамках административного законодательства о правонарушениях в сфере дорожного движения – это денежное взыскание органами ГИБДД (государственная инспекция безопасности дорожного движения) за нарушение правил дорожного движения.

Преимущества штрафов за нарушение ПДД заключаются в решении проблем дорожных происшествий, замену наказания менее строгим, смягчение наказания за совершенное деяние на дороге, впоследствии которого нарушители будут соблюдать ПДД.

Как позитивный с одной стороны, момент, можно отметить тот факт, что в настоящее время возможно обойтись минимальным штрафом, оплатив только половину от предусмотренного санкцией соответствующей нормы в случае, если штраф оплачивается в определенный срок.

Теперь минимальный штраф за нарушения в области дорожного движения теперь может составлять сумму меньше 500 рублей.

Отмечается, что подобное решение Правительства РФ, совместно с органами ГИБДД было необходимо, чтобы увеличить собираемость выписанных штрафов, поскольку в настоящий момент, большая часть взысканий не оплачена водителями и вряд ли будет оплачена, так как из-за коротких сроков давности, органы ГИБДД после истечения законных сроков не имеют возможности каких-либо мер по взысканию штрафов. Упрощен и процесс оплаты штрафов, однако, с нашей точки зрения, указанные нововведения не способствуют пресечению правонарушений в сфере дорожного движения, они лишь позволяют государству взыскивать штрафы более эффективно, поскольку нарушители заинтересованы заплатить меньшую сумму.

Однако и правонарушители не особо обеспокоены тем, что в случае нарушения правил дорожного движения им придется платить штраф, поскольку они понимают, что смогут обойтись минимальной суммой, с нашей точки зрения, это несколько расслабляет участников дорожного движения и может, напротив, не способствовать предупреждению таких деяний, а фактически способствовать им.

Таким образом, подводя итог рассмотренному в данной главе вопросу, представляется возможным отметить следующее.

Проблемным является ситуация с признанием потерпевшим лица, которому в результате дорожно-транспортного происшествия причинен вред, в то время как виновным было нарушено правило дорожного движения, за которое не предусмотрена административная ответственность. Разрешение данной проблемы видится в необходимости введения в КоАП РФ нормы, устанавливающей ответственность за причинение материального ущерба в результате дорожно – транспортного происшествия, причиной которого стало нарушение правил дорожного движения.

Также видится необходимым закрепление в КоАП РФ термина «аварийная ситуация» и приведение его определения. При этом за те нарушения правил, которые создают аварийную ситуацию,

административная ответственность должна наступать в значительно большем объеме, чем за иные нарушения.

Целесообразным представляется внести изменения в ст. 28.8 КоАП РФ, предоставив возможность суду проводить судебное разбирательство заочно, в отсутствие правонарушителя, уведомленного о заседании надлежащим образом, но не явившегося в суд.

Также необходимо увеличить срок давности привлечения к административной ответственности за неуплату административных штрафов за нарушение ПДД от 3 месяцев до года.

Представляется, что высказанные предложения послужат делу совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, в большей степени обеспечат защиту прав потерпевших от подобных правонарушений, а также выполнят задачу общего совершенствования законодательства об административных правонарушениях, повысят его общий предупредительный эффект в отношении потенциальных нарушителей правил дорожного движения.

Заключение

Изложенное в выпускной квалификационной работе, позволяет сделать следующие выводы.

Административным правонарушением в области дорожного движения является противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, выразившееся в нарушении Правил дорожного движения РФ, за которое КоАП РФ или законами субъектов страны об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Законодателем установлен широкий перечень правил дорожного движения, который должен соблюдаться всеми его участниками; за нарушение этих правил предусмотрена административная ответственность, однако, некоторые нарушения как бы выпали из зоны внимания законодателя и являются ненаказуемыми. В результате возникает парадоксальная ситуация – наличие правила, которое обязаны соблюдать все участники дорожного движения при отсутствии условия привлечения за несоблюдение данной обязанности к ответственности. В связи с чем, установление указанных правил и запретов, не обеспеченных каким – либо действенным механизмом, является не более чем декларацией, которых не должно быть в нормативно-правовых актах.

Отсутствие административной ответственности за огромное число нарушения правил дорожного движения, которые могут иметь достаточно серьезные последствия, является явным пробелом административного законодательства и требует своего решения. В КоАП РФ должна быть установлена ответственность за любое нарушение всех требований, содержащихся в ПДД РФ, поскольку их закрепление в тексте нормативного акта и обусловлено тем фактом, что несоблюдение таких требований может влечь за собой опасные последствия.

Объектом административного правонарушения в данном случае является безопасность дорожного движения, жизнь и здоровье граждан.

Объективная сторона административного правонарушения в области дорожного движения заключается в нарушении правил и в невыполнении (несоблюдении) требования (обязанностей, условий). Деяние может быть совершено как путем действия, так и путем бездействия.

Факультативными признаками объективной стороны правонарушений данного вида могут являться место, предмет, обстановка, а также в редких случаях - способ совершения деяния.

Проведенный анализ норм КоАП РФ позволяет выделить три вида субъектов административных правонарушений в области дорожного движения. Ими являются:

- субъекты - участники дорожного движения;
- субъекты, для привлечения которых к административной ответственности не требуется их непосредственного участия в дорожном движении;
- собственник (владелец) транспортного средства, ответственность которого за административные правонарушения в области дорожного движения наступает при наличии одновременно ряда условий.

Норма ст. 2.3 КоАП РФ не учитывает п. 24.1 ПДД, в соответствии с которой к участию в дорожном движении допускаются лица, достигшие 14-ти лет, такие лица имеют право управления гужевой повозкой (санями), являться погонщиками животных. С нашей точки зрения, противоречие между положениями ПДД и КоАП РФ в части возрастного ценза должно быть устранено, в связи с чем, необходимо снизить возраст привлечения к административной ответственности до 14-ти лет.

Субъективная сторона административного правонарушения в большинстве норм КоАП РФ не указывается, в связи с чем, к данным составам должны применяться общие положения законодательства о вине и презумпции невиновности.

В диспозициях ряда норм содержится указание на заведомость, в других – на неосторожность по отношению к последствиям, в - третьих – на умышленную форму вины.

По нашему мнению, целесообразно было бы в диспозиции каждой статьи главы 12 КоАП РФ указать форму вины лица при совершении административного правонарушения.

Представляется несправедливым нераспространение презумпции невиновности на собственников транспортных средств, в тех случаях, когда факт нарушения дорожного движения зафиксирован с помощью технических средств. Полагаем, что собственник транспортного средства не должен доказывать тот факт, что не он управлял транспортным средством в момент фиксации правонарушения. В связи с этим, представляется возможным привлекать в указанных случаях лицо за совершение административного правонарушения в случаях, если:

- лицо предоставило письменное согласие с фактом совершения данного правонарушения;
- лицо отрицает факт управления им транспортным средством, но качество изображения со средства видеofиксации позволяет точно идентифицировать лицо, управляющее транспортным средством.

В иных случаях лицо должно освобождаться от административной ответственности в силу презумпции невиновности.

Производство по делам об административных правонарушениях включает в себя такие элементы, как: стадии; задачи; процессуальные сроки; участники; виды и условия использования доказательств; процессуальные результаты производства.

Основным направлением совершенствования законодательства об административной ответственности в области дорожного движения видится установление административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения.

По мнению автора, балльная система оценки «аварийности» водителей могла бы иметь существенное положительное влияние в сфере профилактики дорожно-транспортных происшествий, что подтверждается практикой использования такой системы в других странах. При этом количество баллов, необходимых для решения вопроса о лишении права управления транспортным средством, можно установить любое, главным, на наш взгляд, должна являться разная «стоимость» правонарушения в баллах в зависимости от его общественной опасности.

В то же время, такой подход не означает, что в ином случае, при отсутствии у лица определенного количества баллов за нарушение правил дорожного движения, оно не может быть лишено права управления транспортным средством, за грубые нарушения ПДД РФ должна быть сохранена та же ответственность, что и сейчас, начисление за них баллов должно быть возможно только в том случае, когда судом за совершение правонарушения лицо не лишено права управления транспортным средством, а ему назначено наказание в виде штрафа.

Представляется, что не за все нарушения Правил дорожного движения должны начисляться предложенные нами баллы, в связи с чем, полагаем необходимым в статье КоАП РФ, которая будет посвящена рассматриваемому вопросу, в диспозиции перечислить список нарушений, которые будут влечь за собой нарушение баллов, а также предусмотреть, какое количество баллов должно начисляться за каждое конкретное правонарушение.

Представляется, что необходимо установить также период, за который начисленные штрафные баллы должны суммироваться, на наш взгляд, целесообразно установить период сроком в 3 года, если лицо не набирает за указанный период количество баллов, по достижении которого он лишается права управления транспортным средством, то данные баллы должны аннулироваться.

В качестве позитивного момента в реформировании административного законодательства в сфере установления ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения представляется необходимым обратить внимание на тот факт, что в настоящее время имеется возможность уплаты штрафа, назначенного за нарушение правил дорожного движения, в ограниченный срок, при этом сумма штрафа, подлежащая оплате, снижается в два раза. Безусловно, законодатель таким образом стремился повысить желание лиц, допустивших нарушение правил дорожного движения, оплачивать штрафы в кратчайшие сроки, тем самым пополняя государственный бюджет, однако, по нашему мнению, данное нововведение вряд ли возможно рассматривать в качестве эффективного средства противодействия нарушениям в рассматриваемой сфере.

Недостатком действующего административного законодательства, с нашей точки зрения, выступает тот факт, что отсутствует административная ответственность за опасную езду.

На данный пробел законодательства уже неоднократно указывалось как исследователями, так и практическими работниками, даже имелась инициатива подготовки проекта изменений в КоАП РФ, сутью которых являлось обоснование необходимости предусмотреть административную ответственность за опасное вождение, в виде санкции предлагался штраф. Но данный законопроект не получил претворения в жизнь.

Представляется возможным предложить следующие изменения в действующее законодательство:

– проблемным является вопрос о признании потерпевшим лица, которому в результате дорожно – транспортного происшествия причинен вред, в то время как виновным было нарушено правило дорожного движения, за которое не предусмотрена административная ответственность. Разрешение данной проблемы видится в необходимости введения в КоАП РФ нормы, устанавливающей ответственность за причинение материального вреда в

результате дорожно – транспортного происшествия, причиной которого стало нарушение правил дорожного движения. Это возможно сделать, например, путем дополнения КоАП РФ ст. 12.24.1 «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение имущественного вреда»;

– также видится необходимым закрепление в КоАП РФ термина «аварийная ситуация» и приведение его определения. При этом за те нарушения правил, которые создают аварийную ситуацию, ответственность должна быть гораздо выше, чем за иные нарушения. Для этого следует дополнить КоАП РФ ст. 1.8.1. «Основные понятия, используемые в настоящем Кодексе», где и закрепить указанное понятие;

– предлагается внести изменения в ст. 28.8 КоАП РФ, предоставив возможность суду проводить судебное разбирательство заочно, в отсутствие правонарушителя, уведомленного о заседании надлежащим образом, но не явившегося в суд. С этой целью целесообразно дополнить данную норму ч. 5: «Суд вправе провести судебное разбирательство в отсутствие лица, в отношении которого составлен протокол, если оно было уведомлено о месте, дате и времени судебного разбирательства надлежащим образом, но в суд не явилось»;

– необходимо увеличить срок давности привлечения к административной ответственности за неуплату административных штрафов за нарушение ПДД от 3 месяцев до года, внося соответствующие изменения в ст. 4.5 КоАП РФ.

Таким образом, административное законодательство в сфере регулирования ответственности за нарушения правил дорожного движения нуждается в кардинальных изменениях.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Административная ответственность: Учебно-практическое пособие / под ред. Э. Г. Липатов, А. В. Филатова, С. Е. Чаннов. М.: 2018. - 280 с.
2. Азарова Н.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: моногр. Калуга: Полиграф-Информ, 2012. – 156 с.
3. Акулкина О.А. О понятии и содержании административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения // Современное право. 2007. - № 12-1. – С. 94-98.
4. Антонов С.Н., Россинский Б.В. Правонарушения в области дорожного движения: практический комментарий. М.: ЗАО «Библиотечка РГ», 2014. Вып. 17. – 240 с.
5. Апелляционное определение Омского областного суда от 22.08.2018 г. по делу № 33-5602/2018 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
6. Батяев А.А. Вы попали в ДТП: Все, что нужно знать водителю. М.: Изд-во «Омега-Л», 2011. – 270 с.
7. Владимиров А.И. Как решать проблемы на дороге: «подставы», люди в форме, ДТП. М.: Бераторпабблишинг, 2015. - С. 75-76.
8. Войтенков Е. А. Основные направления государственно-правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения в дореволюционной России // История государства и права. 2012. - № 19. - С. 42-48.
9. Войтенков Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. - № 3. – С. 17–29.
10. Волгин В.В. После ДТП. М.: Ось-89, 2014. – 260 с.

11. Галич С.В., Стародубец Р.А., Смирнова Е.С. Некоторые тенденции развития законодательства об административной ответственности // Закон и право. - 2015. - № 11. – С. 172–174.

12. Гвоздева Е.В., Ларичев В.Д., Ситковский А.Л. Предупреждение уголовно наказуемых Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (по материалам Приволжского федерального округа): учебное пособие. М.: ВНИИ МВД России, 2015. – С. 131-134.

13. Головкин В.В. О повышении эффективности применения КоАП РФ в области дорожного движения // Вопросы правовой теории и практики: межвузовский сборник научных трудов. Омск: Омская академия МВД России, 2015. – С. 130-134.

14. Грачев А.Н. Административные проступки в дорожном движении и их профилактика органами внутренних дел: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 1977. – 224 с.

15. Декрет ВЦИК, СНК РСФСР от 23.06.1921 г. «О порядке наложения административных взысканий» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

16. Жилыева С.К., Вербина О.Л. Становление и развитие основ отечественного законодательства по регулированию деятельности органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения: моногр. Орел: ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова, 2013. – 123 с.

17. Здольник А. В. Квалификация административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения по объективным признакам // Административное право и процесс. 2011. - № 7. – С. 52-56.

18. Иванов И. С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс», 2018.

19. Ковальчук А.А. Проблемы административной ответственности за нарушение ПДД, повлекшее причинение вреда здоровью // Международный научный журнал «Символ науки». 2017. № 04- 3. С. 104.-108

20. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 30.12.2020) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (Ч. 1). Ст. 1.

21. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

22. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

23. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: (Квалификация и ответственность). М., 1990. – 240 с.

24. Королев М.А. Административно-правовое регулирование и ответственность за нарушение Правил дорожного движения // Закон и право. 2013. - № 12. - С. 68-72.

25. Кривоносов А. Н. К вопросу о понятиях административного правонарушения // Административное и муниципальное право. 2017. - № 4. - С. 67-70.

26. Куликов В. Разжалуют в пешеходы. Предлагается лишать прав водителей, устраивающих дорожные конфликты // Рос газета. 2015. 22 декабря.

27. Ляшенко Е.А. Становление административной ответственности за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения // Наука и практика. 2014. - № 1 (58). – С. 86–89.

28. Майоров В.И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 13 (368). – С. 44-46.

29. Майоров В.И. Проблемные вопросы неотвратимости административного наказания за нарушения ПДД // Актуальные проблемы административной ответственности: малы Всерос. науч.-практ. конф. Омск: Омский юрид. инст-т, 2015. – С. 189-194.

30. Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. – 199 с.

31. Молчанов П.В. Законодательство об административной ответственности в области дорожного движения: основные этапы и тенденции развития // Административное право и процесс. 2018. - № 5. – С. 44-48.

32. Молчанов П.В., Островский А.В. Административно-правовой статус пешехода: вопросы совершенствования // Актуальные вопросы публичного права. 2013. - № 3. – С. 75-80.

33. Мукабенов М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2015. – 30 с.

34. Павлова Е.В., Калюжный Ю.Н. Виды административных правонарушений. Характеристика правонарушений в области дорожного движения : учеб. пособие. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2011. – 220 с.

35. Показатели состояния безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/>. (Дата обращения: 25.05.2021).

36. Попугаев Ю.И. О признаках административного правонарушения с позиции процесса деликтивизации деяния // Административное право и процесс. 2014. - № 1. – С. 33-37.

37. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // БВС РФ. 2019. № 19.

38. Потапов А.И., Корниенко О.В., Лавринович А.В. Административная ответственность за административные правонарушения в

области дорожного движения: учеб. пособие. Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2014. – С. 5–18.

39. Редкоус В.М., Смирнова Е.С., Зиганшин М.М. Современные проблемы административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. Рязань, 2018. – 172 с.

40. Решение Санкт-Петербургского городского суда от 19.03.2019 г. № 12-355/2019 по делу № 5-7/2019 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

41. Решение Свердловского областного суда от 06.02.2018 по делу № 71-62/2018 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

42. Решение Суда Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 13.02.2019 г. по делу № 7-85/2019 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

43. Российское законодательство X–XX веков / Под общ. ред. О.И. Чистякова. Т.1. Законодательство Древней Руси. М.: Юридическая литература, 1984. – 432 с

44. Сафарьянов И. Ф. Штраф как вид административного наказания // Евразийская адвокатура. - 2016. - № 4. – С. 98-101.

45. Смирнова Е.С. Вопросы совершенствования правового регулирования в области безопасности дорожного движения // Закон и право. 2015. № 1. – С. 159-162.

46. Смирнова Е.С., Баранов А.Д. Некоторые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации административно-правовыми средствами // Журнал «Южно-российский адвокат». 2011. - № 4 (50), октябрь-ноябрь 2011. – С. 36-41.

47. Смирнова Е.С., Працко Г.С. Государство как основной участник, обеспечивающий безопасность дорожного движения // Философия права. - 2012. - № 4. – С. 66–67.

48. Смирнова Е.С., Щетинин А.А. Правовые основы организации дорожного движения и обеспечения безопасности дорожного движения в

России в дореволюционный период // Право. Общество. Государство. Сборник научных трудов ученых юристов. Ростов-на-Дону: Изд-во РЮИ РПА Минюста РФ, 2012. – 245 с.

49. Справка-обобщение судебной практики по прекращению мировыми судьями и судьями городских, районных судов самарской области производства, а также отмены постановлений по делам об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил безопасности дорожного движения, за девять месяцев 2020 года (подготовлена Самарским областным судом от 23.12.2020) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

50. Тимошенко И.В., Вова К.П. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения: моногр. Ростов н/Д: Изд-во СКАГС, 2011. – 164 с.

51. Трунина Е.В., Лихарев В.В. К вопросу об административной ответственности за нарушение таможенных правил в свете разработки новой редакции КоАП РФ// Административное право и процесс. - 2016.- № 4. – С. 22-27.

52. Труфанов Р.С., Ланцман Е.Н. Субъект правонарушения по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения// Успехи современного естествознания. – 2011. - № 8. – С. 252-254.

53. Указ Президиума ВС РСФСР от 19.06.1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

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

55. Шергин А.П. Предупреждение преступлений с административной преюдицией // Избранные труды юбиляра / сост. и от

вред. В.Г. Татарян. М.: Академия экономической безопасности МВД России, 2005. – С. 70-73

56. Якимов А.Ю. Административно-наказательная политика в области дорожного движения (состояние и перспективы) // Актуальные вопросы административно-деликтного права: материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвященной 70-летию д-ру юрид. наук, проф. А.П. Шергина. М.: ВНИИ МВД России, 2005. – С. 349 - 351.

57. Януш Е.В. К вопросу о пробелах в российском законодательстве на примере административной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Сибирский юридический вестник. - 2016. - № 4 (75). – С. 77-81.