

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 на транспорте»

Студент

В.А Леднев

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н., доцент А.Н. Станкин

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

Тольятти 2021

Аннотация

Тема выпускной квалификационной работы: Административная ответственность за правонарушения на транспорте.

Актуальность темы выпускной квалификационной работы заключается в том, что, высокое число аварийных ситуаций на российских дорогах объясняется несколькими причинами. Так, одной из причин ДТП называют нарушение требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог и железнодорожных переездов (к таким относятся: отсутствие установленных дорожных знаков и пешеходных ограждений, недостаточное содержание проезжей части в холодное время года и т.д.). Сюда же относятся нарушение ПДД пешеходами. Но основной причиной ДТП единогласно выделяется противоправное поведение автовладельцев, благодаря которым совершается большая часть дорожно-транспортных происшествий (89,23 %).

Рассмотрение настоящего вопроса играет очень важную роль в контексте юридической практики. Прежде всего, это необходимо в целях более полного, конкретного определения круга субъектов и объёма административной ответственности. Это обстоятельство считается особым в приоритете для уяснения особенностей правового регулирования в сфере дорожного движения, соблюдения принципа законности при назначении административного наказания, улучшения проводимых мероприятий, которые направлены на поведение правонарушителя, а также с целью дальнейшего гармоничного развития российской базы нормативно-правовых актов в области нарушений правил дорожного движения.

Актуальность также определяется тем, что в научной юридической литературе недостаточно обширно освещены все особенности, связанные с реализацией мер административно-правового принуждения к виновному лицу.

Цель выпускной квалификационной работы, - анализ административной ответственности, которые регламентируют процесс

развития совокупности общественных отношений в административно-правовом действующем законодательстве Российской Федерации в области правил дорожного движения.

Задачи исследования:

- рассмотреть и дать определение понятия административной ответственности;
- охарактеризовать содержание административной ответственности и его признаки;
- рассмотреть подходы к основаниям административной ответственности;
- проанализировать меры административной ответственности, обозначить их виды;
- обозначить проблематику совершенствования норм права об административной ответственности и практику их применения.

Структура и объём настоящего исследования predetermined целями и задачами исследования, и включает в себя введение, две главы, в первой раскрывается правовая природа административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности на транспорте, во второй главе идёт анализ совершенствования норм права об административной ответственности за правонарушения на транспорте в заключении, соответственно, указаны основные итоги исследования, даются определённые рекомендации по дальнейшему развитию российского законодательства в области административной ответственности за правонарушения в сфере транспорта. В списке использованных источников и литературы указываются источники, которые использовались для написания данной дипломной работы.

Оглавление

Введение.....	5
Глава 1. Правовая природа административной ответственности за правонарушения на транспорте.....	9
1.1 Понятие, признаки и содержание административной ответственности	9
1.2 Основания административной ответственности	18
1.3 Меры административной ответственности.....	30
Глава 2. Совершенствование норм права об административной ответственности за правонарушения на транспорте	41
2.1 Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области транспорта	41
2.2 Проблематика применения мер административной ответственности в области правонарушений на транспорте.....	54
2.3 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности на транспорте.....	63
Заключение	66
Список используемой литературы и используемых источников.....	69

Введение

В последние несколько лет наблюдается возросшее число пользователей автомобилем, и одновременно с этим идёт застой в росте дорожной инфраструктуры, которая бы отвечала всем установленным предписаниям. В связи с этим немаловажным представляется обеспечение безопасности для участников движения на транспорте.

Согласно статистике, опубликованной ГИБДД, в 2019 г. лидерами регионов по числу погибших в ДТП в 2019 году стали Краснодарский край и Московская область [46].

Статистика ГИБДД показывает, что только в 20 регионах число погибших в дорожных происшествиях не превысило 100 человек.

Высокое число аварийных ситуаций на российских дорогах объясняется несколькими причинами. Так, одной из причин ДТП называют нарушение требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог и железнодорожных переездов (к таким относятся: отсутствие установленных дорожных знаков и пешеходных ограждений, недостаточное содержание проезжей части в холодное время года и т.д.). Сюда же относятся нарушение ПДД пешеходами. Но основной причиной ДТП единогласно выделяется противоправное поведение автовладельцев, благодаря которым совершается большая часть дорожно-транспортных происшествий (89,23 %).

На практике чаще всего применяется такой способ защиты нарушенного права, как юридическая ответственность. Именно административная ответственность выступает фундаментальной составляющей права об административных правонарушениях, основная часть правовых норм которого содержится в положениях Кодекса административных правонарушений Российской Федерации.

Тем не менее, в действующем российском законодательстве в настоящее время отсутствует нормативное определение понятия административной ответственности, которое бы всецелом отражало её

характерные черты. Анализ данных ключевых признаков необходим для того, чтобы в дальнейшем была возможность дать оценку правового состояния регламентации административной ответственности, а также в целях дальнейшего выдвижения предложений по их улучшению.

Рассмотрение настоящего вопроса играет очень важную роль в контексте юридической практики. Прежде всего, это необходимо в целях более полного, конкретного определения круга субъектов и объёма административной ответственности. Это обстоятельство считается особым в приоритете для уяснения особенностей правового регулирования в сфере дорожного движения, соблюдения принципа законности при назначении административного наказания, улучшения проводимых мероприятий, которые направлены на поведение правонарушителя, а также с целью дальнейшего гармоничного развития российской базы нормативно-правовых актов в области нарушений правил дорожного движения.

Актуальность также определяется тем, что в научной юридической литературе недостаточно обширно освещены все особенности, связанные с реализацией мер административно-правового принуждения к виновному лицу.

Степень разработанности темы. Административная ответственность за дорожные правонарушения является достаточно специфическим видом юридической ответственности, который имеет все её характерные черты. Последние научные работы имеют немало предложений по усовершенствованию и развитию российского законодательства в отношении данного вида административной ответственности. Но, несмотря на приведённый факт, тема имеет достаточное большое количество специфики ввиду постоянных изменений, проводимых российским законодательством.

Объектом исследования считается совокупность общественных отношений, которые возникают, изменяются и прекращаются в связи и по поводу реализации правовых предписаний административной ответственности в рассматриваемой сфере.

Предмет исследования составляют правовые предписания, которые регламентируют процесс развития совокупности общественных отношений в административно-правовом действующем законодательстве Российской Федерации в области правил дорожного движения.

Целью является комплексный анализ административной ответственности, которая регламентирует процесс развития совокупности общественных отношений в административно-правовом действующем законодательстве Российской Федерации в области правил дорожного движения.

Исходя из выше поставленной цели, в ходе работы решались следующие задачи:

- рассмотреть и дать определение понятия административной ответственности;
- охарактеризовать содержание административной ответственности и его признаки;
- рассмотреть подходы к основаниям административной ответственности;
- проанализировать меры административной ответственности, обозначить их виды;
- обозначить проблематику совершенствования норм права об административной ответственности и практику их применения.

Методологической основой исследования выступают как общенаучные методы (такие как анализ, синтез и пр.), так и частно-научные методы познания (к таким относятся, в частности, метод толкования, сравнительно-правовой, системный метод и т.д.).

Нормативная база работы составляет законодательство Российской Федерации.

Теоретической базой исследования выступили следующие известные учёные-правоведы в области административного права: Д.Н. Бахрах, М.С. Студеникина, И.А. Галаган, П.А. Волков, К.С. Бельский, А.В. Здольник, К.С.

Бельский, П.В. Дихтиевский, А.П. Корнев, Л.Л. Попов, В.М. Манохин, А.С. Пиголкин, А.Б. Агапов, М.М. Рассолов, А.П. Шергин, К.П. Вова и др.

Структура и объём настоящего исследования predetermined целями и задачами исследования, и включает в себя введение, две главы, в первой раскрывается правовая природа административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности на транспорте, во второй главе идёт анализ совершенствования норм права об административной ответственности за правонарушения на транспорте в заключении, соответственно, указаны основные итоги исследования, даются определённые рекомендации по дальнейшему развитию российского законодательства в области административной ответственности за правонарушения в сфере транспорта. В списке использованных источников и литературы указываются источники, которые использовались для написания данной дипломной работы.

Глава 1 Правовая природа административной ответственности за правонарушения на транспорте

1.1 Понятие, признаки и содержание административной ответственности

Благодаря тому, что в административной ответственности прекрасно сосуществуют интересы человека и гражданина с одной стороны, и интересы государственных структур с другой стороны (в данном случае, речь идёт об отношениях подчинения и власти), данный вид юридической ответственности возможно наделить всеми характерными признаками самостоятельности и относительной независимости от иных институтов российского административного права.

«Известно, что предусмотренные российским действующим законодательством способы защиты нарушенного права вызваны определёнными проблемами социума, которые требуют своевременного разрешения. Административная ответственность как раз является одним из таких способов защиты права.» [4, с. 24]. «Потребность в данном виде юридической ответственности заключается в том, что социум и государство нуждаются в правильном и своевременном реагировании государственных структур и его должностных лиц на возникновение правонарушения (это крайне важно постольку, поскольку факт правонарушения влияет на дальнейшее нормальное развитие общественных отношений). Административная ответственность как средство защиты представляет собой ряд негативных последствий для правонарушителя. Оно в обязательном порядке сопровождается государственным и общественным осуждением и несёт собой определённые лишения для виновного лица, как морального, так и имущественного характера, и имеет специальную для этого процессуальную форму» [49, с. 22].

«В научной юридической литературе, как упоминалось ранее, нет единства мнений среди учёных-правоведов, однако большинство из них всё-таки сходится во мнении, что административная ответственность представляет собой одну из форм реакции государственных структур и его должностных лиц на произошедший факт административного правонарушения. Конкретно, это проявляется в применении ряда мер административного принуждения» [12, с. 11].

По мнению И.А. Галагина, «содержание административной ответственности как правового института административного права составляют две его основные части:

- «это отдельно взятые правовые предписания уполномоченных органов публичной власти, имеющие как материальную форму воплощения, так и процессуальную. Здесь речь идёт о полном установлении всех обстоятельств дела, которые имеют немаловажное значение при реализации административно-правовых санкций»; [6, с. 20].

- «нормы, имеющие влияние на производство по делам по административным правонарушениям: обжалование действий государственных структур и его должностных лиц, основания для возбуждения производства по делам об административных правонарушениях и пр» [6, с. 20].

Понятие административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности на транспорте будет верным выделить два подхода.

«В свою очередь, второй подход гласит о правовом положении виновного лица (а именно, о его определённом наборе прав и обязанностей, которые он несёт)» [11, с. 94].

«Как объективный критерий, административная ответственность – это разновидность деятельности правоохранительных органов. В их деятельность входит комплекс мер, направленных на личность правонарушителя и всегда несущих для последнего применение административных санкций» [6, с. 20].

«Как субъективный критерий, административная ответственность – это правовое положение виновного лица. В этом смысле к виновному, несмотря, на то, что, к нему предъявляется обвинение, он не утрачивает ряд предусмотренных законом прав. Так, правонарушитель имеет право на дачу объяснений по поводу совершённого им правонарушения, а также имеет право на защиту и адекватную оценку государственных органов и его должностных лиц» [6, с. 20].

Представляется верным определить следующую совокупность признаков административной ответственности:

- «административная ответственность предусмотрена правовыми нормами материального и процессуального права, при этом процессуальное право регулирует порядок и условия реализации данного вида административной ответственности;

- характерной чертой административной ответственности выступает административное наказание;

- административная ответственность предусмотрена исключительно актами нормативно-правового характера, издающиеся органами государственной власти Российской Федерации и её субъектов;

- административная ответственность наступает за совершение административного правонарушения;

- административная ответственность представляет собой одну из форм административного принуждения, отсюда следует вывод, что применяется административная ответственность органами государственной власти или органами местного самоуправления» [16, с. 58-59].

«Самым главным признаком административной ответственности выступает отсутствие судимости для правонарушителя, в отличие от уголовной ответственности, где данное предписание является общеобязательным» [31, с. 35].

«В итоге, на основании вышеизложенного, представляется верным дать следующее определение. Административная ответственность за

правонарушения в сфере правил дорожного движения – это совокупность определённых мер административно-правового принуждения за факт события административного правонарушения, которые применяются к гражданам и организациям и которые, в свою очередь, несут для последних ряд ограничений или несения бремени обязанности» [1, с. 387].

Порядок реализации мер административной ответственности регламентируется положениями административно-правового законодательства. Данные правовые предписания, имеющие материальную и процессуальную форму, принято рассматривать в виде самостоятельного, обособленного института административной ответственности. В свою очередь, они обозначают:

- «административные правонарушения и административные наказания;
- органы публичной власти, в компетенции у которых находится реализация административно-принудительных мер по отношению к правонарушителям;
- производство по делам об административных правонарушениях, правовое положение участников дорожного движения» [48, с. 11].

«Однако данная точка зрения не нашла среди правоведов единогласного подхода, и критикуется по целому ряду иных причин» [19, с. 95].

Во-первых, такой подход, как изначальное включение совокупности административных правонарушений в содержание является противоречивым и нерациональным.

«Вполне наглядным является то, что ответственность и правонарушение являются связующими причинно-следственной связи двух независимых категорий. Поэтому мнения теоретиков в области административного права, которые понимают административное правонарушение как обособленный институт административно-правовых

санкций, отрасли административного права, является аргументированным и состоятельным» [55, с. 18].

Во-вторых, весьма сомнительным представляется включить в унитарный институт правовых предписаний материального и процессуального характера, т.к. данные правовые категории имеют два ключевых критерия, по которым в общей теории государства и права принято обособлять различные отрасли права.

Правовые предписания, которые несут в себе проявление в виде процессуальной формы, регулируют не только отношения между участниками, находящимися в вертикальных отношениях, в структуре власти и подчинения. Данные правовые нормы также могут оказывать влияние и на иных участников, к которым относятся, например, свидетели, эксперты и специалисты, которые создают огромное влияние на производство по делам об административных правонарушениях.

Здесь можно говорить о том, что административная ответственность несёт в себе институты материальной и процессуальной базы. Эти институты, несмотря на имеющуюся самостоятельность и некоторую обособленность, находятся во взаимной зависимости друг от друга.

Итак, нормы Общей части Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, содержание которого составляют материальные институты, выглядят следующим образом:

- «правовые предписания, согласно которым все равны перед силой закона (ст. 1.4);
- законности применения административного наказания (ст. 1.6);
- порядок действия законодательства об административных правонарушениях во времени и пространстве (ст. 1.7, 1.8);
- правовые предписания, которые устанавливают специфику административной ответственности отдельных взятых субъектов административных правовых отношений (ст. 2.4—2.62, ст. 2.10);

- нормы, которые конкретизируют цели и виды административных наказаний, правила их назначения, сроки давности, возможность освобождения правонарушителя (гл. 3 и 4 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации») [21].

Что касается Особенной части Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, то сюда входят следующие нормы:

- правовые предписания, которые регламентируют основания освобождения от административной ответственности за иные разновидности административных правонарушений (примечания к ст. 6.8, 6.9, 14.32, 20.25 и др.);

- нормы, конкретизирующие разновидности и размеры административных наказаний, к отдельно взятым видам административных правонарушений (регламентирована также Общей частью гл. 3 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации).

Процессуальный институт административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности на транспорте составляют правовые предписания, детальным образом регламентирующие производство по делам об административных правонарушениях (разд. 4 и 5 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации). Институт не является простым постольку, поскольку в него входит совокупность нескольких так называемых субинститутов (пример – гл. 26, 27 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации и пр.).

При анализе норм правового характера, которые составляют материальный и процессуальный институт административной ответственности, то возможно прийти к выводу, что каждый из институтов характеризуется совокупностью проблемных вопросов, требующих своевременного решения.

Так, в научной юридической литературе достаточно долгое время преобладал подход, согласно которому уголовная ответственность имеет

более серьёзные последствия для правонарушителя, чем административная. Это можно объяснить несколькими причинами:

- «размеры и сроки некоторых административных наказаний существенно превышают размеры и сроки некоторых уголовных наказаний;
- в отношении некоторых административных правонарушений действуют сроки давности, которые равны срокам давности в отношении некоторых преступных деяний;
- давность исполнения постановления о назначении административного наказания схожа с давностью исполнения обвинительного приговора, который был назначен для преступных деяний небольшой и средней тяжести» [41, с. 43-46].

«Благодаря реализации принудительных мер воздействия со стороны публичных органов государственной власти, административная ответственность имеет постоянный и устойчивый характер» [14, с. 56].

Исходя из мнения Ю.М. Козлова и Л.Л. Попова, «административное принуждение есть способ влияния государственных органов на противоправное поведение виновных лиц, предусмотренный административно-правовым законодательством и заключается в том, что правонарушитель несёт определённые для себя лишения, как имущественного, так и неимущественного характера в целях реализации превентивной функции» [40, с. 13].

Так, согласно мнению одному из известных учёных-теоретиков, понятие административного принуждения будет выглядеть наиболее полно и логически конструктивно только при условии, что в основу его содержания будет вкладываться обязанность всех субъектов правоотношений совершать действия согласно требованиям административно-правового законодательства. В случае, если складывается такая ситуация, что требование своевременно не было выполнено или не было выполнено должным образом, то виновные лица будут вынуждены иметь определённые лишения, вызванные мерами государственного принуждения, а также

другими предусмотренными способами влияния (например, превентивная функция, функция перевоспитания личности правонарушителя и т.д.) [7, с. 47]. Согласно же другой точке зрения, меры государственного принуждения всего лишь представляют собой гибкий инструмент реагирования на поведение социума. [20, с. 18].

Административное принуждение всегда, исходя из его сути, будет являться правовым. Административно-принудительные меры имеют нормативно-правовое закрепление и строго следуют соблюдению российского принципа законности [22].

«А.В. Здольник предполагает, что в административно-правовой юридической науке в настоящий момент времени сосуществуют две концепции видения административного принуждения» [16, с. 61].

Первая концепция понимает осуществление административно-принудительных мер только как меру должного, своевременного реагирования органов публичной власти на совершённое событие административного правонарушения. Данной концепции в своё время придерживались Д.Н. Бахрах, М.С. Студеникина.

Вторая концепция видит реализацию административно-принудительных мер не только в случае наличия события административного правонарушения. Рассматриваемая реализация необходима для обеспечения, во-первых, должного функционирования превентивной функции и, во-вторых, мирного сосуществования. Сторонники второго подхода обособляют такие меры, как административно-предупредительные, к числу которых в том числе относится обязательный государственный технический осмотр транспорта [24, с. 209-210]. Представители – А.П. Алёхин и А.П. Корнев.

Согласно точке зрения А.В. Здольника, «вторая концепция выглядит крайним образом неправдоподобно. По его мнению, основания для реализации административно-принудительных мер и основания для реализации правовых ограничительных мер являются разными, самостоятельными категориями, и ставить их в один единый ряд является в

корне неверным. Административно-принудительные меры призваны своей сущностью препятствовать дальнейшему развитию противоправного поведения, а также способствует перевоспитанию личности виновного в соответствии с ч. 3 ст. 55 Конституции Российской Федерации» [16, с. 58-59].

Исходя из позиции сторонников первого подхода, процесс возникновения административного принуждения в сфере дорожного движения происходит в следующем виде:

- «государство предписывает определённые нормы административно-правового характера на транспорте» [25, с. 23];
- «данные нормы определяют круг прав и обязанностей субъектов дорожного движения и предусматривают механизм их добровольной и административно-принудительной реализации»; [25, с. 23]
- процесс исполнения в принудительном порядке начинает своё действие, когда один из субъектов административных правоотношений отказывается соблюдать установленный правопорядок добровольно. Таким образом, речь идёт о наличии административно-принудительных мерах, которые оказывают своё воздействие и влияние на правонарушителя.

Таким образом, сущность и предназначение административно-принудительных мер в рассматриваемой сфере видится в установлении правовых предписаний с целью упорядочивания административных правоотношений. «Единственным основанием для применения мер административного принуждения в области дорожного движения является отказ от соблюдения требования правовых норм» [14, с. 56].

В научной юридической литературе выделяют четыре меры административного принуждения:

- «меры процессуального обеспечения;
- должностного обеспечения;
- административные санкции;
- наказания» [1, с. 388].

«Прежде всего, санкция обозначает ту часть правовой нормы, где определяются меры ответственности участников правоотношения в случае совершения последними действий, противоречащих правоотношениям, установленным диспозициями норм» [43, с. 241]. Административная санкция является составляющей частью административно-правовой нормы, где основой являются негативные лишения, принятые в форме административно-принудительных мер. Административная санкция играет вспомогательную функцию по отношению к диспозиции, и применяется исключительно в случае, когда диспозиция, приведённая в правовой норме, не соблюдена должным образом.

1.2 Основания административной ответственности

При изучении признаков административной ответственности представляется возможным обособить три её основания:

- «нормативное система регулирующих правовых норм. Распределение обязанностей между органами законодательной ветви власти регулируется Конституцией РФ и Кодекса административных правонарушений Российской Федерации. К нормативным основаниям административной ответственности относятся: Кодекс административных правонарушений Российской Федерации и законы субъектов РФ, которые устанавливают и регулируют административную ответственность» [3, с. 61]. Также к нормативному основанию относятся законы и подзаконные акты уполномоченных органов, которые регулируют отдельно взятые вопросы института административной ответственности и обязанности участников административной юрисдикции;
- фактическое действие конкретного субъекта правовых отношений, нарушающее правовые нормы, охраняемые, равным образом, административными санкциями, т. е. административное правонарушение.

«Установление и регулирование административной ответственности российским законодательством, совершение конкретным субъектом административного правонарушения являются обязательными и убедительными основаниями административной ответственности» [54, с. 60]. Но на практике административная ответственность наступает лишь при наличии процессуального основания – принятого в регламентированном законодательством порядке уполномоченным органом административной юрисдикции процессуального акта о наказании.

Российский законодатель уделил немало внимания фактическому основанию административной ответственности. Все ключевые признаки отражены в нормативно-правовых актах РФ, а именно, они предусмотрены гл. 2 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации. Процессуальное – под данным видом основания понимается изданный уполномоченным органом публичной власти акт в целях наложения взыскания на виновное лицо [5, с. 25].

Говоря о значимости процессуального основания, стоит отметить, что нормативно-правовые акты, которые содержат в себе административную ответственность, реализуются при помощи так называемых актов индивидуализированного характера. Данные акты следуют всем установленным требованиям правовых предписаний (материальных и процессуальных) [52, с. 95]. На практике, связанной с безопасностью дорожного движения, таким актом является постановление о назначении административного наказания.

Случаи, когда постановление о назначении административного наказания будет выноситься в обязательном порядке:

- в ходе разрешения административного дела установлено событие административного правонарушения;
- компетентными органами публичной власти установлено виновное в совершении противоправного деяния лицо. Лицо в данном контексте может выступать как общим субъектом, так и специальным, т. е.

различие будет проводиться по целому ряду характерных признаков в зависимости от имеющегося правонарушения;

- виновность лица в совершении административного правонарушения, некоторые факультативные признаки субъективной стороны административного правонарушения;

- в рассматриваемом административном деле не имеется условий, которые бы сводили на нет административную ответственность.

Постановление о назначении административного наказания не будет являться основанием для возникновения административной ответственности в следующих случаях:

- имеются условия, которые исключают наступление административной ответственности (ст. 24.5 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации) [21];

- отсутствует состав административного правонарушения ввиду малозначительности совершённого деяния (ст. 2.9 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации);

- предусмотрена передача материалов по административному делу в органы прокуратуры, следствия или дознания постольку, поскольку были обнаружены признаки преступного деяния. Здесь производство по административному делу будет прекращено.

Действующим административно-правовым законодательством не предусмотрена регламентация структуры постановления. Согласно ст. 29.10 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, данный правоприменительный акт имеет традиционные четыре части [21]:

- вводная;
- описательная;
- мотивировочная;
- резолютивная.

Сторонники другого подхода, выделяют следующие основания административной ответственности:

- нормативный правовой акт;
- правонарушение, служащее катализатором для возникновения процесса действия административной ответственности. [15, с. 12-13].

Основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения представляется целесообразным рассматривать, в т. ч., в двух его аспектах, это философский аспект и аспект юридический [16, с. 64].

Юридический аспект заключается в разрешении следующего вопроса: «за какое именно поведение возможно привлечение к административной ответственности. Юридическим основанием наступления административной ответственности за нарушение в области безопасности дорожного движения выступает административное правонарушение, предусмотренное главой 12 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации. Сам термин «правонарушение», как это предполагается в научной юридической литературе, подразумевает собой нарушение права, и объективного, и субъективного» [17, с. 112].

«Известно, что предусмотренные российским действующим законодательством способы защиты нарушенного права вызваны определёнными проблемами социума, которые требуют своевременного разрешения. Административная ответственность как раз является одним из таких способов защиты права» [4, с. 24]. «Потребность в данном виде юридической ответственности заключается в том, что социум и государство нуждаются в правильном и своевременном реагировании государственных структур и его должностных лиц на возникновение правонарушения (это крайне важно постольку, поскольку факт правонарушения влияет на дальнейшее нормальное развитие общественных отношений). Административная ответственность как средство защиты представляет собой ряд негативных последствий для правонарушителя. Оно в обязательном порядке сопровождается государственным и общественным осуждением и несёт собой определённые лишения для виновного лица, как морального, так

и имущественного характера, и имеет специальную для этого процессуальную форму» [49, с. 22].

«В научной юридической литературе, как упоминалось ранее, нет единства мнений среди учёных-правоведов, однако большинство из них всё-таки сходится во мнении, что административная ответственность представляет собой одну из форм реакции государственных структур и его должностных лиц на произошедший факт административного правонарушения. Конкретно, это проявляется в применении ряда мер административного принуждения» [12, с. 11].

По мнению И.А. Галагина, «содержание административной ответственности как правового института административного права составляют две его основные части:

- «это отдельно взятые правовые предписания уполномоченных органов публичной власти, имеющие как материальную форму воплощения, так и процессуальную. Здесь речь идёт о полном установлении всех обстоятельств дела, которые имеют немаловажное значение при реализации административно-правовых санкций;

- нормы, имеющие влияние на производство по делам по административным правонарушениям: обжалование действий государственных структур и его должностных лиц, основания для возбуждения производства по делам об административных правонарушениях и пр». [6, с. 20]

К определению понятия административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности на транспорте будет верным выделить два подхода.

«В свою очередь, второй подход гласит «о правовом положении виновного лица (а именно, о его определённом наборе прав и обязанностей, которые он несёт)» [11, с. 94].

«Как объективный критерий, административная ответственность – это разновидность деятельности правоохранительных органов. В их деятельность

входит комплекс мер, направленных на личность правонарушителя и всегда несущих для последнего применение административных санкций» [11, с. 90].

«Как субъективный критерий, административная ответственность – это правовое положение виновного лица. В этом смысле к виновному, несмотря, на то, что, к нему предъявляется обвинение, он не утрачивает ряд предусмотренных законом прав. Так, правонарушитель имеет право на дачу объяснений по поводу совершённого им правонарушения, а также имеет право на защиту и адекватную оценку государственных органов и его должностных лиц» [6, с. 20].

Представляется верным определить следующую совокупность признаков административной ответственности:

- «административная ответственность предусмотрена правовыми нормами материального и процессуального права, при этом процессуальное право регулирует порядок и условия реализации данного вида административной ответственности;

- характерной чертой административной ответственности выступает административное наказание;

- административная ответственность предусмотрена исключительно актами нормативно-правового характера, издающиеся органами государственной власти Российской Федерации и её субъектов;

- административная ответственность наступает за совершение административного правонарушения;

- административная ответственность представляет собой одну из форм административного принуждения, отсюда следует вывод, что применяется административная ответственность органами государственной власти или органами местного самоуправления» [16, с. 58-59].

«Главным признаком административной ответственности выступает отсутствие судимости для правонарушителя, в отличие от уголовной ответственности, где данное предписание является общеобязательным» [31, с. 35].

«В итоге, на основании вышеизложенного, представляется верным дать следующее определение. За факт события административного правонарушения, которые применяются к гражданам и организациям и которые, в свою очередь, несут для последних ряд ограничений или несения бремени обязанности» [1, с. 387].

Порядок реализации мер административной ответственности регламентируется положениями административно-правового законодательства. Данные правовые предписания, имеющие материальную и процессуальную форму, принято рассматривать в виде самостоятельного, обособленного института административной ответственности. В свою очередь, они обозначают:

- «административные правонарушения и административные наказания;
- органы публичной власти, в компетенции у которых находится реализация административно-принудительных мер по отношению к правонарушителям;
- производство по делам об административных правонарушениях, правовое положение участников дорожного движения» [48, с. 11].

«Однако данная точка зрения не нашла среди правоведов единогласного подхода, и критикуется по целому ряду иных причин» [19, с. 95].

Во-первых, такой подход, как изначальное включение совокупности административных правонарушений в содержание является противоречивым и нерациональным. Несмотря на тот факт, что в определения понятия административной ответственности имеются существенные различия, ни одно из правовых толкований не имеет противоречий пониманию административной ответственности правовым последствием осуществления административного правонарушения.

«Вполне наглядным является то, что ответственность и правонарушение являются связующими причинно-следственной связи двух

независимых категорий. Поэтому мнения теоретиков в области административного права, которые понимают административное правонарушение как обособленный институт административно-правовых санкций, отрасли административного права, является аргументированным и состоятельным» [56, с. 18].

Здесь можно говорить о том, что административная ответственность несёт в себе институты материальной и процессуальной базы. Эти институты, несмотря на имеющуюся самостоятельность и некоторую обособленность, находятся во взаимной зависимости друг от друга.

Итак, нормы Общей части Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, содержание которого составляют материальные институты, выглядят следующим образом:

- правовые предписания, согласно которым все равны перед силой закона (ст. 1.4);
- законности применения административного наказания (ст. 1.6);
- порядок действия законодательства об административных правонарушениях во времени и пространстве (ст. 1.7, 1.8);
- правовые предписания, которые устанавливают специфику административной ответственности отдельно взятых субъектов административных правовых отношений (ст. 2.4—2.62, ст. 2.10);
- нормы, которые конкретизируют цели и виды административных наказаний, правила их назначения, сроки давности, возможность освобождения правонарушителя (гл. 3 и 4 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации).

Что касается Особенной части Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, то сюда входят следующие нормы:

- правовые предписания, которые регламентируют основания освобождения от административной ответственности за иные разновидности административных правонарушений (примечания к ст. 6.8, 6.9, 14.32, 20.25 и др.) [21];

- нормы, конкретизирующие разновидности и размеры административных наказаний, к отдельно взятым видам административных правонарушений (регламентирована также Общей частью гл. 3 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации).

Процессуальный институт административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности на транспорте составляют правовые предписания, детальным образом регламентирующие производство по делам об административных правонарушениях (разд. 4 и 5 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации). Институт не является простым постольку, поскольку в него входит совокупность нескольких так называемых субинститутов (пример – гл. 26, 27 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации и пр.).

При анализе норм правового характера, которые составляют материальный и процессуальный институт административной ответственности, то возможно прийти к выводу, что каждый из институтов характеризуется совокупностью проблемных вопросов, требующих своевременного решения.

Так, в научной юридической литературе достаточно долгое время преобладал подход, согласно которому уголовная ответственность имеет более серьёзные последствия для правонарушителя, чем административная. Это можно объяснить несколькими причинами:

- «размеры и сроки некоторых административных наказаний существенно превышают размеры и сроки некоторых уголовных наказаний;
- в отношении некоторых административных правонарушений действуют сроки давности, которые равны срокам давности в отношении некоторых преступных деяний;
- давность исполнения постановления о назначении административного наказания схожа с давностью исполнения обвинительного приговора, который был назначен для преступных деяний небольшой и средней тяжести» [41, с. 43-46].

«Благодаря реализации принудительных мер воздействия со стороны публичных органов государственной власти, административная ответственность имеет постоянный и устойчивый характер» [14, с. 56].

Исходя из мнения Ю.М. Козлова и Л.Л. Попова, административное принуждение есть способ влияния государственных органов на противоправное поведение виновных лиц, предусмотренный административно-правовым законодательством и заключается в том, что правонарушитель несёт определённые для себя лишения, как имущественного, так и неимущественного характера в целях реализации превентивной функции [40, с. 13].

Так, согласно мнению одному из известных учёных-теоретиков, понятие административного принуждения будет выглядеть наиболее полно и логически конструктивно только при условии, что в основу его содержания будет вкладываться обязанность всех субъектов правоотношений совершать действия согласно требованиям административно-правового законодательства. В случае, если складывается такая ситуация, что требование своевременно не было выполнено или не было выполнено должным образом, то виновные лица будут вынуждены иметь определённые лишения, вызванные мерами государственного принуждения, а также другими предусмотренными способами влияния (например, превентивная функция, функция перевоспитания личности правонарушителя и т.д.) [7, с. 47]. Согласно же другой точке зрения, меры государственного принуждения всего лишь представляют собой гибкий инструмент реагирования на поведение социума [20, с. 18].

Административное принуждение всегда, исходя из его сути, будет являться правовым. Административно-принудительные меры имеют нормативно-правовое закрепление и строго следуют соблюдению российского принципа законности [22].

А.В. Здольник предполагает, что в административно-правовой юридической науке в настоящий момент времени сосуществуют две концепции видения административного принуждения [16, с. 61].

Первая концепция понимает осуществление административно-принудительных мер только как меру должного, своевременного реагирования органов публичной власти на совершённое событие административного правонарушения. Данной концепции в своё время придерживались Д.Н. Бахрах, М.С. Студеникина.

Вторая концепция видит реализацию административно-принудительных мер не только в случае наличия события административного правонарушения. Рассматриваемая реализация необходима для обеспечения, во-первых, должного функционирования превентивной функции и, во-вторых, мирного сосуществования. «Сторонники второго подхода обособляют такие меры, как административно-предупредительные, к числу которых в том числе относится обязательный государственный технический осмотр транспорта» [24, с. 209-210]. Представители – А.П. Алёхин и А.П. Коренев.

Согласно точке зрения А.В. Здольника, вторая концепция выглядит крайним образом неправдоподобно. По его мнению, основания для реализации административно-принудительных мер и основания для реализации правовых ограничительных мер являются разными, самостоятельными категориями, и ставить их в один единый ряд является в корне неверным. Административно-принудительные меры призваны своей сущностью препятствовать дальнейшему развитию противоправного поведения, а также способствует перевоспитанию личности виновного в соответствии с ч. 3 ст. 55 Конституции Российской Федерации.

Исходя из позиции сторонников первого подхода, процесс возникновения административного принуждения в сфере дорожного движения происходит в следующем виде:

- «государство предписывает определённые нормы административно-правового характера в области безопасности на транспорте;

- данные нормы определяют круг прав и обязанностей субъектов дорожного движения и предусматривают механизм их добровольной и административно-принудительной реализации»;

- процесс исполнения в принудительном порядке начинает своё действие, когда один из субъектов административных правоотношений отказывается соблюдать установленный правопорядок добровольно. Таким образом, речь идёт о наличии административно-принудительных мерах, которые оказывают своё воздействие и влияние на правонарушителя [25, с. 23].

Таким образом, «сущность и предназначение административно-принудительных мер в рассматриваемой сфере видится в установлении правовых предписаний с целью упорядочивания административных правоотношений. Единственным основанием для применения мер административного принуждения в области дорожного движения является отказ от соблюдения требования правовых норм» [25, с. 23].

В научной юридической литературе выделяют четыре меры административного принуждения:

- «меры процессуального обеспечения;
- должностного обеспечения;
- административные санкции;
- наказания» [1, с. 388].

«Прежде всего, санкция обозначает ту часть правовой нормы, где определяются меры ответственности участников правоотношения в случае совершения последними действий, противоречащих правоотношениям, установленным диспозициями норм» [43, с. 241]. Административная санкция является составляющей частью административно-правовой нормы, где основой являются негативные лишения, принятые в форме административно-

принудительных мер. Административная санкция играет вспомогательную функцию по отношению к диспозиции, и применяется исключительно в случае, когда диспозиция, приведённая в правовой норме, не соблюдена должным образом.

1.3 Меры административной ответственности

Административное наказание есть мера юридической ответственности, исходящая от органов публичной власти, и имеет своей целью предупреждение совершения иных административных правонарушений всеми участниками дорожного движения. По мнению Тихомирова Ю.А., «административное наказание есть реакция государственных структур на осуществлённое административное правонарушение» [53, с. 95]. Это определённая разновидность мер административного принуждения, выражающая негативную оценку государства в лице его органов, поведения виновного лица.

Административное принуждение может реализовываться как в связи с осуществлением административного правонарушения, так и в связи с потребностью государства либо в общественно полезных и объективно необходимых контрольно-профилактических целях, следовательно, не имея в основе виновного поведения лица [35, с. 67]. Административное наказание от иных принудительных мер отличается тем, что выступает карательной санкцией за противоправное деяние правонарушителя [33, с. 98].

В соответствии с ч. 2 ст. 3.1 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, административное наказание не может иметь своей целью унижение человеческого достоинства человека и гражданина, совершившего административное правонарушение, или причинение ему конкретных физических страданий, а также нанесение вреда деловой репутации юридического лица.

«Административное наказание имеет следующие, особенные цели, обозначенные в соответствии с требованиями административного процессуального права:

- регулирование общественных отношений;
- кара административного правонарушителя;
- общее предупреждение административных правонарушений;
- восстановление совокупности общественных отношений;
- воспитание виновного лица» [36, с. 185].

Восстановление социальной справедливости является основополагающей целью административного наказания, сюда же относится установление должного общественного правопорядка и общественной безопасности, а также порядка должной реализации власти государственных органов. Стоит отметить, что наличие факта административного наказания говорит об отрицательной оценке действий правонарушителя [38, с. 63].

Другими словами, административное наказание есть мера административной ответственности. Наличие административного наказания необходимо, во-первых, с целью дальнейшего перевоспитания и, во-вторых, в целях обеспечения превентивной функции.

Согласно ст. 3.2 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, за административные правонарушения в сфере соблюдения правил дорожного движения предусмотрены данные административные наказания:

- предупреждение;
- административный штраф;
- конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;
- лишение права управления транспортным средством;
- административный арест;
- обязательные работы.

Уточнение содержания и назначения мер административного принуждения невозможно без приведения классификации. Вопрос о классификации мер административного принуждения среди учёных административистов исследован достаточно широко [45, с. 74].

Вышеперечисленный список административных наказаний возможно квалифицировать по следующим критериям:

1) по способу установления:

- административные наказания, которые устанавливаются на федеральном уровне (конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, лишение специального права, административный арест);

- устанавливаемые как на федеральном, так и на региональном уровне (предупреждение и административный штраф);

2) в зависимости от субъекта административной ответственности:

- административные наказания, предусмотренные для граждан (сюда относятся лишение специального права и административный арест);

- которые одинаково применяются как гражданам, так и к организациям (предупреждение, административный штраф и конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения);

3) в зависимости от субъекта административной юрисдикции:

- для данного вида административного наказания предусмотрено обязательное соблюдение судебного порядка (конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, лишение специального права, административный арест);

- возможно сочетание как судебного, так и внесудебного порядка (предупреждение и административный штраф).

4) в зависимости от того, как административные наказания между собой соотносятся:

- основные административные наказания (предупреждение, административный штраф, лишение специального права);

- которые могут выступать как основными, так и дополнительными (конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения).

5) в зависимости от способа воздействия на виновное лицо:

- «административные наказания морального характера (предупреждение);

- имущественного характера (конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, административный штраф);

- личного характера (лишение специального права, административный арест)» [10, с. 135].

Наиболее популярным наказанием выступает предупреждение [2]. Это мера административного наказания, суть которого состоит в том, чтобы подвергнуть правонарушителя осуждению со стороны государственных структур и служит наиболее эффективным средством влияния. Как правило, предупреждение составляется в письменной форме и далее оно вручается виновному лицу с целью ознакомить его с установленным фактом нарушения под личную подпись. Если по каким-либо независящим от сторон административных правоотношений причинам невозможно вручить лично в руки правонарушителю постановление, то его копия направляется посредством почтовой или факсимильной связи либо оно отдаётся его законному представителю (если такое лицо в принципе имеет место быть).

На первый взгляд, предупреждение не может оказывать большой уровень воздействия на правонарушителя по сравнению с иными видами административного наказания. Однако, несмотря на этот факт, при вынесении предупреждения для правонарушителя сохраняются все лишения и правовые последствия, которые предусмотрены для административных наказаний в области нарушения правил дорожного движения.

Лицо будет являться субъектом предупреждения в течение года с момента, когда ему было вынесено данное предупреждение и с момента которого он был привлечён к административной ответственности. В случае,

если в течение данного года правонарушитель повторно проигнорирует добровольное соблюдение правовых предписаний, то возможно дальнейшее изменение сроков, размера административного наказания, а также это может послужить в будущем отягчающим обстоятельством.

По своей правовой природе, предупреждение всегда является средством влияния на противоправное поведение нарушителя. Помимо письменной формы, органы публичной власти и их должностные лица имеют право обойтись устным предупреждением. Устное предупреждение, в отличие от её письменной формы, не будет за собой влечь какие-либо негативные лишения, оно не будет считаться административным наказанием в полном смысле этого слова. Это мера определённого воздействия морального характера.

Ответственность за исполнение постановления о назначении административного наказания в виде предупреждения лежит на органах публичной власти и его должностных лицах, судье. Данный правоприменительный акт вручается гражданину с возможным последующим направлением настоящей копии постановления. В случае, если субъектом административного наказания в виде предупреждения выступает организация, то настоящее постановление вручается его представителю.

После идёт административное наказание в виде административного штрафа. Это один из наиболее популярных административных наказаний, использующееся повсеместно.

Административный штраф представляет собой меру, которая была установлена аппаратом государственной власти в форме денежного взыскания. Административный штраф служит способом предотвращения новых нарушений и возможно взыскать только в национальной валюте российского государства, а именно в рублях.

Административный штраф зачастую налагается на гражданина. В зависимости от субъекта административно-правовых отношений, сумма и

размер административного штрафа может варьироваться (речь идёт о физических, юридических и должностных лицах).

Данный вид административного наказания является основной санкцией Особенной части Кодекса административных правонарушений Российской Федерации и применяется как на федеральном, так и на региональном уровне.

Срок уплаты административного штрафа составляет 60 дней с момента вступления постановления об административном правонарушении в законную силу. Штраф может быть уплачен до истечения срока отсрочки или срока рассрочки.

Постановлением Правительства Российской Федерации № 1097 утверждены Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений. В соответствии с п. 35 вышеуказанных Правил в случае изменения содержащихся в водительском удостоверении персональных данных его владельца водительское удостоверение будет считаться недействующим и подлежит дальнейшему аннулированию.

П. п. «б» п. 29 Правил устанавливает, что при изменении содержащихся в водительском удостоверении персональных данных его автовладельца, вместо ранее выданного российского национального водительского удостоверения производится выдача российского национального водительского удостоверения без сдачи экзаменов.

Согласно ст. 24.1 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации задачами производства по делам об административных правонарушениях являются всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, а также разрешение его согласно требованиям действующего законодательства.

Согласно ст. 26.1 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации выяснению по делу об административном правонарушении подлежат следующие факты:

- наличие события административного правонарушения;
- лицо, которое совершило противозаконные (без)действия, за которые Кодексом административных правонарушений Российской Федерации или законодательством субъекта Российской Федерации предписана административная ответственность;
- виновность лица в совершении административного правонарушения;
- обстоятельства, которые смягчают административную ответственность, и обстоятельства, которые, соответственно, отягчают административную ответственность;
- характер и размер ущерба, который был причинён виновным деянием;
- обстоятельства, исключающие производство по делу об административном правонарушении;
- другие обстоятельства, которые имеют ключевое значение для правильного и своевременного решения дела, а также причины и условия совершения административного правонарушения.

Следующее, наиболее часто применяемое административное наказание – конфискация орудия или предмета совершения административного правонарушения.

Под конфискацией орудия или предмета совершения административного правонарушения понимается принудительное безвозмездное обращение в федеральную собственность или в собственность субъекта Российской Федерации, не изъятых из оборота вещей.

Кодексом административных правонарушений Российской Федерации строго определены вещи, которые можно конфисковать как орудия совершения или предметы административного правонарушения.

В Особенной части Кодекса административных правонарушений Российской Федерации конфискация орудия совершения или предметов административного правонарушения конфискация установлена как дополнительный вид административного наказания.

Согласно Конституции Российской Федерации, лишение имущества осуществляется исключительно по решению суда, отсюда следует, что и конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения может быть назначена судом. Реализация данного наказания возможно в качестве основной и дополнительной меры. Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, как административное наказание в сфере правил дорожного движения, предусматривает преимущественно конфискацию автотранспортного средства.

Согласно ст. 27.13 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, при нарушении правил управления транспортным средством соответствующего вида, применяется задержание транспортного средства, включающее его перемещение при помощи другого транспортного средства и помещение в специально отведенное охраняемое место (конкретно, на специализированную стоянку), а также хранение на специализированной стоянке до ликвидации причины задержания.

Согласно ст. 27.1 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации должностное лицо имеет право в рамках своих полномочий использовать задержание транспортного средства с целью дальнейшего пресечения административного правонарушения, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления. Согласно ч. 12 ст. 27.13 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, в

случае прекращения производства по делу об административном правонарушении по основаниям, предусмотренным п. 1, п. 3, п. 7 ч. 1 ст. 24.5 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, транспортное средство немедленно подлежит возврату его автовладельцу или лицу, который обладает правом использования либо распоряжения данным транспортным средством. Согласно ст. 6 ФЗ «О полиции», полиция осуществляет свои полномочия в соответствии с действующим законодательством.

Согласно отчёту Судебного департамента при Верховном суде Российской Федерации о работе судов общей юрисдикции по рассмотрению, дел об административных правонарушениях за 2019 г., количество дел, рассматриваемых удом о лишении права управления транспортным средством, составляет 321665 [47]. Это значительно меньше, чем за 2018 г. В этот год было рассмотрено 359247 дел.

В области дорожного движения главой 12 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации определен список нарушений, который предусматривает наказание в виде лишения специального права:

- управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения;
- пересечение железнодорожного пути вне переезда;
- движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением;
- оставление водителем в нарушении ПДД места ДТП, участником которого он является.

В настоящее время законодательством предусмотрено административное наказание в виде лишения специального права по отношению к праву на управление транспортным средством. Для реализации права управления транспортным средством требуется наличие специального права, для этого необходимо предварительно сдать нужные экзамены, после чего получить удостоверение.

«Применение административного наказания в виде лишения права на управление транспортными средствами возможно только к гражданину. Для реализации права на управление физическому лицу необходимо предварительно получить водительское удостоверение. Также необходимо, чтобы лицо не было лишено этого права за какие-либо ранние административные правонарушения. Административное наказание в виде лишения специального права применяется на срок не менее одного месяца и не более трех лет с момента вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания, и может быть вынесено исключительно судом» [27, с. 46].

Административный арест представляет собой изолирование виновного лица от социума

Административный арест возможно назначить за отдельные виды нарушений. Кодекса административных правонарушений Российской Федерации предусматривает десять нарушений, к которым относятся ч. 2 ст. 12.27 (оставление места ДТП) и ст. 20.25 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации (неуплата административного штрафа в установленный срок) [21].

Обязательные работы (ст. 3.13 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации) применяются к лицам, которые уклоняются от соблюдения административного наказания в виде административного штрафа (ст. 20.25 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации) [21], назначенного за совершение административных правонарушений, в том числе в области дорожного движения. Под обязательными работами понимается исполнение гражданином, совершившим административное правонарушение, в свободное от основной деятельности время общественно полезных работ на бесплатных началах. По общему правилу обязательные работы устанавливаются на срок от 20 до 200 часов и отбываются не более четырех

часов в день. Данный вид наказания не применяется к следующим физическим лицам:

- беременным женщинам;
- женщинам, которые имеют детей младше трёхлетнего возраста;
- инвалидам первой и второй групп;
- военнослужащим, гражданам, призванным на военные сборы и иные лица.

Данное наказание назначается только судом. Постановление судьи о назначении обязательных работ исполняется судебным приставом-исполнителем в порядке, установленном федеральным законодательством.

Виды обязательных работ и перечень организаций, в которых лица, которым назначено данное наказание, отбывают обязательные работы, определяются органами местного самоуправления по согласованию с территориальными органами федерального органа исполнительной власти, в компетенции которого находятся функции по принудительному исполнению исполнительных документов и обеспечению установленного порядка деятельности судов.

Виды обязательных работ, для выполнения которых требуются специальные навыки или познания, не могут определяться в отношении лиц, не обладающих такими навыками или познаниями. Согласно ст. 32.13 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации, лицо, которому назначено административное наказание в виде обязательных работ, привлекается к отбыванию обязательных работ не позднее 10 дней со дня возбуждения судебным приставом-исполнителем исполнительного производства.

Другие особенности исполнения административного наказания в виде обязательных работ приведены в ч. 4-12 ст. 32.13 Кодекса административных правонарушений Российской Федерации.

Глава 2 Совершенствование норм права об административной ответственности за правонарушения на транспорте

2.1 Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области транспорта

«Жизнь любого гражданина без применения достижений научно-технического прогресса в данное время невозможно представить. Деятельность гражданина и применение им объектов, связанных с повышенной опасностью причинения вреда, когда традиционные принятые принципы и условия возложения гражданско-правовой ответственности оказываются безрезультативными либо используются с оговорками и ограничениями, обуславливают поиск новейших форм, методов, моделей правового регулирования и применение технических средств, работающих в автоматическом режиме, при выявлении нарушений правил дорожного движения, которые, как свидетельствует практика, содействует сокращению аварийности на дорогах» [32, с. 21-24].

«В Российском законодательстве предусмотрена возможность фиксации события административного правонарушения при помощи специальных технических средств, имеющие функции фото-, и киносъемки, видеозаписи, работающие в автоматическом режиме. Это специальные технические средства измерения, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, работающие в автоматическом режиме, т.е. измерение параметров, происходит без участия человека – автоматически» [39, с. 1032-1035].

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020

годах» в качестве одного из направлений по развитию системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения предусматривает обеспечение соблюдения участниками дорожного движения требований ПДД, в том числе с применением систем фиксации нарушений специальными техническими средствами. В рамках действия данной программы для подразделений Госавтоинспекции было закуплено 6203 комплекса фото-, видео фиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме.

Средства автоматической фото-, видео фиксации правонарушений в области безопасности дорожного движения стали использовать еще в 20 веке в Западной Европе. «Первые камеры видеонаблюдения были изобретены в 1950-е гг. голландской фирмой, а распространение получили в 1960-е гг. в Великобритании» [51, с. 174].

В Российской Федерации камеры видео-фиксации начали использовать в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах». И уже с 1 июля 2008 года были введены в процесс первые стационарные комплексы фото-, видео фиксации с централизованной обработкой информации [34, с. 34-39]. Изначально данные аппараты находились в центре столицы. На сегодняшний день стационарные радары есть во всех регионах нашей необъятной страны.

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

Таким образом, КоАП РФ установлен особый порядок привлечения к административной ответственности за нарушения ПДД при их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими

средствами, имеющими функции фото-, и видео фиксации, что состоит в следующем:

- поводом к возбуждению административного дела является фиксация административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием транспортного средства, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото-, видеозаписи;

- материалы, полученные с камер, поступают в Центры автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (далее – ЦАФАП).

- протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении (ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ);

- постановление по делу об административном правонарушении с приложением материалов, полученных с применением фото-, видео фиксации нарушения ПДД, оформляется в форме электронного документа; юридическая сила этого документа должна подтверждаться усиленной квалифицированной электронной подписью в соответствии с частью 6 ст. 29.10 КоАП РФ, а копия такого постановления изготавливается путем перевода электронного документа в документ на бумажном носителе и направляется лицу, в отношении которого возбуждено дело, в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления;

- в качестве административного наказания назначается административный штраф. Если применяемой нормой установлено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством или административный арест, то

административный штраф назначается в максимальном размере, предусмотренном частью 1 ст. 3.5 КоАП РФ, который составляет 5 тысяч рублей;

- субъектом правонарушения является собственник (владелец) транспортного средства, которым может быть, как физическое, так и юридическое лицо (1 ст. 2.6.1 КоАП РФ). В случае несогласия лица, привлекаемого к административной ответственности, с вынесенным постановлением такое постановление может быть обжаловано в вышестоящий орган, вышестоящему должностному лицу либо в районный суд по месту рассмотрения дела (п. 3 ч. 1 ст. 30.1 КоАП РФ). При этом жалобы рассматриваются в районном суде по месту совершения правонарушения, независимо от местонахождения ЦАФАП [34, с. 34-39].

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

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

- выезд на сторону реверсивного движения на красный сигнал светофора;
- выезд на перекресток при образовании затора за ним;
- движение грузового транспорта далее второй полосы на автомагистралях;
- поворот из второго ряда;
- не включенные дневные ходовые огни или ближний свет фар;
- игнорирование преимущества пешеходов на пешеходном переходе;
- разговор по мобильному телефону во время управления транспортным средством» [18].

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

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

Законодателем не установлены нормы о фактическом объеме предоставляемых доказательств, достаточных для подтверждения указанных доводов [51, с. 170].

Несмотря на то, что п. 1.3 постановления Пленума № 18 содержит указание, согласно которому собственник (владелец) транспортного средства в случае несогласия с вынесенным в отношении его постановлением о привлечении к административной ответственности за правонарушение, выявленное и зафиксированное работающими в автоматическом режиме техническими средствами, обязан представить доказательства своей невиновности, и в нем приводится примерный перечень таких доказательств,

остаются недостаточно ясными вопросы об объеме предоставляемых доказательств.

Доказательствами, подтверждающими факт нахождения транспортного средства во владении (пользовании) другого лица, могут, в частности, являться доверенность на право управления транспортным средством другим лицом, полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), в котором имеется запись о допуске к управлению данным транспортным средством такого лица, договор аренды или лизинга транспортного средства, показания свидетелей и (или) лица, непосредственно управлявшего транспортным средством в момент фиксации административного правонарушения.

Указанные, а также иные доказательства, не имеют заранее установленной силы и при осуществлении производства по делу должны быть исследованы и оценены по правилам, установленным статьей 26.11 КоАП РФ, в совокупности [37].

«При анализе судебной практики, можно сделать вывод, что в целом в субъектах РФ практика привлечения к ответственности за несоблюдение ПДД, зафиксированных с помощью средств автоматической фото-, видео фиксации правонарушений, складывается по-разному. Ежегодно прослеживается повышение количество водителей, привлекаемых к административной ответственности в рассматриваемом порядке» [51, с. 168].

«Так, из Постановления Верховного Суда РФ от 13 декабря 2017 г. № 46АД17-40 следует, что гражданка Т., являясь собственником автомобиля, была привлечена по ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ, так как водитель нарушил скоростной режим. Несмотря на то, что гражданка Т. обжаловала решения, вынесенные инспектором ЦАФАП и судебными инстанциями, решения о ее привлечении к ответственности оставлены без изменений, с мотивировкой отсутствия в них достаточных доказательств, подтверждающих факт управления автомобилем иным лицом в момент фиксации правонарушения техническими приборами.

Далее гражданка Т. обжаловала решения, вынесенные нижестоящими инстанциями в Верховный Суд РФ, так как в момент фиксации правонарушения, автомобиль, владельцем которого она является, находился под управлением гражданина Ф.

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

Таким образом, Верховный Суд России, рассмотрев, исследовав и оценив имеющуюся совокупность доказательств, удовлетворил жалобу гражданки Т. и производство по данному делу прекратил» [42].

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

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

В подтверждение своей невиновности, о том, что он не находился в момент фиксации за рулем гражданин С. представил следующие документы: полис ОСАГО, разрешающий допуск к управлению автомобилем неограниченного круга лиц, договор безвозмездного пользования, доверенность. Кроме того, как следует из постановления суда, гражданин С. передал транспортное средство в аренду гражданину Х., в подтверждение

чего представил договор аренды автомобиля, заявку гражданина Х. на аренду автомобиля и акт приема-передачи автомобиля.

Однако, рассмотрев всю совокупность доказательств, Верховный Суд Российской Федерации пришел к выводу о том, что представленные документы не являются доказательствами, которые могли бы свидетельствовать, что в момент фиксации правонарушения, автомобилем управлял гражданин Х., исходя из этого, предыдущие судебные решения были оставлены без изменения, а жалоба гражданина С. без удовлетворения».[42]

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

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

В судебное заседание гражданин С. не явился о времени и месте судебного заседания заблаговременно и неоднократно извещен по указанному им в жалобе адресу, о чем имеется почтовое уведомление. В извещениях суда разъяснены положения ст.ст.25.1, 29.5, 2.6.1, примечания к

статье 1.5 КоАП РФ, предложено предоставить суду оригиналы документов в подтверждение доводов жалобы, и разъяснено, что доказательствами могут также являться объяснения лица, на которое им указано в жалобе, в том числе при его явке в судебное заседание.

Гражданином С. представлены светокпии документов. Оригиналы этих документов суду не представлены, несмотря на неоднократные предложения суда. Не представлен суду и страховой полис ОСАГО на указанное транспортное средство.

По представленным светокпиям, суд пришел к выводу, что без их оригиналов не представляется возможным судить о подлинных сведениях, указанных в этих документах, и проверить доводы жалобы гражданина С., равно как не представляется возможным установить личность лиц, на которые заявитель представил документы аренды транспортного средства, и проверить доводы жалобы в отсутствие этих лиц.

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

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

«При установленных выше данных и обстоятельствах оснований для отмены обжалуемого постановления не имеется» [44].

Таким образом, подводя итог по судебной практике, можно сделать вывод, что внедрение нового способа фиксации правонарушений, по существу, повлекло изменение основополагающего принципа презумпции невиновности применительно к административным правоотношениям, поставив применение ст. 1.5 КоАП РФ в зависимость от него [56, с. 81-92].

Более того, В.И. Майоров, А.Д. Дымберов, П.В. Молчанов отмечают, что «судья, не будучи компетентным в технических аспектах измерений с помощью специальных технических средств и их интерпретации, как правило, доверяет заключению Госавтоинспекции. Как показывает правоприменительная практика, в целом суды ориентируются на примечание к ст. 1.5 КоАП РФ, согласно которому обязанность доказывания лежит на лице, привлекаемом к административной ответственности» [30, с. 69-77].

Среди проблем данного института, можно выделить так же и процессуальные проблемы, связанные с привлечением лица к административной ответственности. «Когда не истек срок давности привлечения к административной ответственности, принятие решения об отмене постановления должностного лица органа ЦАФАП ГИБДД и прекращении производства по делу в отношении собственника транспортного средства имеется возможность возбудить дело об административном правонарушении в отношении лица, у которого на момент фиксации административного правонарушения автомобиль находился во владении или пользовании. Однако это бывает в редких случаях, поскольку предусмотренный законом двухмесячный срок обычно является явно недостаточным для привлечения другого лица к ответственности» [34, с. 34-39].

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

лиц, совершающих наиболее опасные нарушения правил дорожного движения (превышение установленной скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора и др.)». И действительно, нельзя не согласиться с этим замечанием, так как на сегодняшний день, применение автоматической фиксации позволяет лицам, совершившим грубые нарушения правил дорожного движения, избежать ответственности в виде лишения права управления. Ведь при автоматической фиксации, как отмечалось ранее, предусмотрено наказание только в виде административного штрафа. Его размер может быть минимальным из тех, что предусмотрены санкцией статьи, или 5 000 рублей, если предусмотрено лишение права управления. Соответственно, проблема видится в том, что не предусмотрена адекватная дифференциация ответственности для тех, кто систематически нарушает установленные правила или совершает наиболее опасные нарушения [23, с. 60-64].

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

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

Первоначально, рассматривая материалы, полученные с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, невозможно установить особый правовой статус лиц, привлекаемых к административной ответственности, поскольку в подразделениях

«Госавтоинспекции не содержится соответствующей информации. В результате постановление по делу об административном правонарушении выносится в отношении всех без исключения, в том числе и указанных выше физических лиц. Применительно к данному случаю целесообразно сделать оговорку в КоАП РФ, что в случае получения информации о том, что субъектом правонарушения, выявленного при помощи средств фото-, видеофиксации являются прокурор, судья, постановление по делу об административном правонарушении в отношении таких собственников транспортных средств не выносится, а материалы направляются по месту работы для проведения ведомственной проверки и принятия соответствующего решения» [50, с. 9-10].

Как вариант решения проблемы можно рассматривать создание баз о соответствующих лицах в Госавтоинспекции либо возвращение к вопросу о внесении соответствующих изменений в законодательстве, предусматривающих привлечение названных участников дорожного движения к административной ответственности на общих основаниях.

«Еще одной проблемой является несовершенство измерительных приборов либо средств фото фиксации. Имел место случай, когда безвозвратно удалялись полученные с помощью автоматических средств фотоматериалы более половины фиксируемых правонарушений. Вследствие этого многие нарушители ушли от ответственности. Так же, имело место быть, когда средства фото фиксации зафиксировали превышение скорости у автомобиля на 22 км/ч в то время, когда транспортное средство находилось на эвакуаторе. Бывало и такое, когда в одной ситуации система зафиксировала скорость автомобиля – 1418 км/ч, а в другой – автовладельцы

получали «письма счастья» с одинаковым превышением скорости – 84 км/ч (однако экспертиза показала исправность камер)» [51, с. 175].

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

«Что касается привлечения к административной ответственности юридических лиц, то и здесь имеются сложности с отдельными категориями транспортных средств, и в частности, наделенных правом включения проблескового маячка синего цвета — специального сигнала, позволяющего отступать от требований разделов 6, 8–18 ПДД (владельцами таких транспортных средств являются медицинские учреждения, правоохранительные органы, военные структуры и МЧС). Это обусловлено тем, что на фотоматериале черно-белого цвета, невозможно установить факт включения или наоборот — не применения специального сигнала» [50, с. 9-10].

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

Существующие размеры штрафов не способны оказать превентивное воздействие на обеспеченных людей и их детей, поэтому требуются

качественные изменения в механизме привлечения к административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения.

Следует отметить, что обеспечение безопасности дорожного движения – это, непрерывный процесс, требующий системного подхода при его осуществлении, поскольку помимо законодательных в него входит комплекс других мер, которые должны осуществляться продуманно, дополняя друг друга. Иначе разрозненные действия различных органов власти не смогут оказать существенного влияния на повышение безопасности на дорогах.

2.2 Проблематика применения мер административной ответственности в области правонарушений на транспорте

В последние несколько лет наблюдается устойчивый рост усиления мер административной ответственности, которые применяются к правонарушителям в сфере дорожного движения [28, с. 82]. Растут размеры штрафов, количество привлечённых к административной ответственности водителей увеличивается в прогрессивном порядке. Значительную часть правонарушений составляют правонарушения, которые регистрируются посредством автоматической фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения. В 2016 г. КоАП РФ такой состав административного правонарушения как опасное вождение.

«Несмотря на имеющиеся исследования различных ведущих учёных-административистов, многие правовые позиции на практике оказываются нежизнеспособными ввиду наличия множества правовых пробелов и дискуссионных вопросов, что в комплексе не даёт того позитивного результата, на который был рассчитан изначально» [29, с. 83].

В итоге усиление мер административной ответственности в сфере дорожного движения не приводит к ожидаемым результатам в виде снижения дорожно-транспортной аварийности и смертности на дорогах. Ключевая цель административного наказания - общая и частная превенция

нарушений не достигается по различным причинам, в связи с чем решение проблемы обеспечения безопасности участников дорожного движения кроется не в дальнейшем ужесточении мер административной ответственности, а в их дифференциации.

Дифференциацию можно определить как градацию, разделение ответственности, в результате которых законодателем устанавливаются различные правовые последствия в зависимости от степени общественной опасности правонарушения и личности виновного. Наиболее часто дифференциация наказаний применяется по отношению к мерам уголовной ответственности, однако нельзя не отметить ее наличие и в ответственности административной.

Дифференциация мер правоограничения на стадии законотворчества, и их индивидуализация в процессе правоприменения позволяют реализовать принципы справедливости и соразмерности административной ответственности, повысить эффективность превенции нарушений, поскольку существующие наказания не оказывают должного предупредительного эффекта на участников дорожного движения.

При определении размера административного штрафа в рассматриваемой сфере следует, прежде всего, опираться на предписания российского законодателя об индивидуализации административного наказания. Крайне важным здесь будет установление имущественного положения виновного лица, в зависимости от которого и будет варьироваться размер административного штрафа. Это необходимо для повышения эффективности налагаемого наказания, а также в целях должного сбора поступлений в государственные бюджеты. В свою очередь, для физических лиц, которые находятся в достаточно сложном финансовом состоянии, может быть предусмотрено, помимо штрафа, ряд иных дополнительных санкций.

Ввиду того, что в условиях российских реалий фактически отсутствует такое понятие как «средний класс», а население достаточно сильно разрознено в зависимости от уровня своих доходов, дифференцированная

система использования административных наказаний представляется наиболее привлекательной.

Автомобиль является источником повышенной опасности, и водители, которые пренебрегают Правилами дорожного движения, могут поспособствовать созданию на автодорогах аварийной ситуации. Установленные в настоящий период времени размеры административных штрафов не могут в полной мере оказать влияние на людей, чьё имущественное и финансовое положение выше среднего. Именно поэтому требуется проведение последовательных и качественных мероприятий по изменению процедуры привлечения к административной ответственности.

«Зачастую одной из проблем по внедрению стационарных приборов, работающих в автоматическом режиме, являлось значительная удалённость места установки от крупных населённых пунктов, отсутствие должной связи, нужда в быстрой и чёткой замене прибора в случае, если будет зафиксирован факт умышленной порчи такого прибора либо его хищения, большая протяженность местности, где необходима профилактика административных правонарушений» [13, с. 17].

Но, несмотря на некоторые сложности, связанные с установкой и обслуживанием таких стационарных приборов, аварийность на рассматриваемых участках дорог существенно снижается по всем её основным показателям.

Отсюда следует польза использования таких технических средств, которые работают в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и видеофиксации [26, с. 72]. Говоря о проблематике, крайне важно уделять внимание профилактике административных правонарушений.

Предметом регулирования ФЗ от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» является совокупность общественных отношений, которые возникают в сфере профилактики правонарушений в РФ. В приведённом законе, согласно ч. 2 ст. 1 регламентируются правовые и организационные основы системы

профилактики правонарушений, общие правила её функционирования, основные принципы, направления, виды профилактики и формы профилактического воздействия, полномочия, а также права и обязанности участников профилактики правонарушений и лиц, участвующих в ее осуществлении.

По факту впервые в российском законодательстве даётся легальное определение профилактики правонарушений как «совокупности мер социального, правового, организационного, информационного и иного характера, направленных на выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений, а также на оказание воспитательного воздействия на лиц в целях недопущения совершения правонарушений или антиобщественного поведения» (п. 2 ст. 2). При этом под термином «правонарушения» понимаются как преступления, так и административные правонарушения.

Профилактика правонарушений базируется на целом ряде принципов, к которым относятся следующие категории:

- приоритет прав и законных интересов человека и гражданина при реализации профилактики;
- законность;
- обеспечение системности и единства подходов при реализации профилактики;
- открытость, непрерывность, последовательность, своевременность, объективность, достаточность и научная обоснованность принимаемых мер профилактики;
- компетентность при осуществлении профилактики;
- ответственность участников профилактики и их должностных лиц за обеспечение прав и законных интересов человека и гражданина (ст. 4 ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в РФ»).

Приказ МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции

безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» является основным документом, который регламентирует данное направление профилактической деятельности. Согласно п. 1 вышеуказанного приказа, документ определяет порядок организации деятельности ГИБДД в указанной области, ее цель и задачи, а также основные направления, организацию и формы осуществления деятельности ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения.

Согласно п. 5 основными задачами ГИБДД по направлению пропаганды являются:

- проведение мероприятий, направленных на профилактику дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий, в том числе детского дорожно-транспортного травматизма и информационно-пропагандистское сопровождение деятельности ГИБДД;

- разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации в области безопасного дорожного движения, целей и задач деятельности.

Госавтоинспекции, а также распространение правовых и технических знаний по тематике обеспечения безопасного дорожного движения для предупреждения ДТП и правонарушений, повышения уровня ответственности граждан за свои собственные деяния в процессе участия в дорожном движении;

- предупреждение нарушений органами государственной власти, органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами обязательных требований законодательства и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов РФ в области безопасного дорожного движения.

Деятельность подразделений ГИБДД по пропаганде безопасного дорожного движения включает в себя организацию и проведение совместно с представителями заинтересованных федеральных органов исполнительной

власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественными организациями и объединениями, образовательными организациями, СМИ, экспертным сообществом и заинтересованными лицами информационно-пропагандистских мероприятий в отношении различных категорий участников дорожного движения, а также социально-возрастных групп населения (детей, молодежи, людей среднего и пожилого возраста).

Вышеизложенное позволяет сделать следующие выводы, связанные с повышением эффективности профилактики правонарушений в области дорожного движения. Предупреждение ДТП, причинами которых являются нарушения ПДД, возможно при обеспечении следующих условий:

- «необходимо комплексное и систематическое использование средств общей и индивидуальной профилактики;
- следует неуклонно обеспечивать принцип неотвратимости наказания;
- требуется оптимальный механизм реализации административной ответственности за нарушение ПДД;
- правовое просвещение и правовое информирование в области безопасности дорожного движения должно осуществляться на постоянной основе со школьной скамьи;
- профилактика правонарушений в области дорожного движения должна проводиться не только государственными органами, в компетенцию которых входит это направление деятельности, но и всеми институтами гражданского общества» [13, с. 17].

Разрешение людям отправлять сообщения транспортной полиции увеличило количество преступлений. Настоящий ответ - сделать технологии частью более широкого подхода к безопасности.

Вероятно, это проблема, с которой сталкиваются те, кто путешествует на поезде: что делать, когда в мирный вагон вторгаются хулиганские пьяницы? В прошлом году в поезде, следовавшем в Лондон на Юстон, один

пассажир отреагировал именно на эту ситуацию, незаметно отправив текстовое сообщение в Британскую транспортную полицию (ВТР). Двадцать минут спустя, по прибытии в Юстон, офицеры сели на поезд и арестовали пятерых виновных.

Плохое поведение, будь то пьянство, сексуальные домогательства, драки или словесные оскорбления, к сожалению, характерно для поездок в общественном транспорте. По данным ВТР за 2015-16 гг., 48 718 преступлений было совершено в поездах и на станциях в Англии и Уэльсе, хотя с 2005-2006 гг. Эти цифры снизились на 39%.

С помощью службы текстовых сообщений ВТР 61 016 пассажирам стало проще сообщать об инцидентах: с момента ее внедрения четыре года назад она получила 65 000 текстовых сообщений, отреагировала на 10 000 инцидентов и зафиксировала 5 000 преступлений.

Видеонаблюдение стало привычным явлением, и данные свидетельствуют о том, что оно помогает снизить уровень преступности, но власти все чаще обращаются к альтернативным технологическим подходам. В Германии правительство заявило, что хочет использовать программное обеспечение для распознавания лиц в аэропортах и на вокзалах, чтобы улучшить идентификацию подозреваемых в терроризме.

Между тем видеокампания в Новой Зеландии, направленная на снижение смертности на железнодорожных переездах за счет повышения осведомленности пешеходов о своем окружении, получила 260 000 просмотров в социальных сетях, хотя еще слишком рано оценивать долгосрочные последствия. Приняв решительно нестандартный подход, власти Мехико установили «кресло для пениса» в местном метро, чтобы подчеркнуть притеснения, с которыми сталкиваются пассажиры-женщины.

Итак, насколько полезны технологии в борьбе с преступностью и в вопросах безопасности? Холли Керл, основатель Stop Street Harassment, утверждает, что технологические решения должны использоваться в сочетании с другими подходами, такими как обучение сотрудников

транспорта более эффективному реагированию на преследования и поощрение отчетности.

«Если система управления транспортом предлагает людям ряд вариантов сообщения, от личного сообщения до телефонных звонков и текстовых сообщений, мы надеемся, что люди будут сообщать об этом с большей вероятностью, потому что будет вариант, который будет удобнее», - говорит она.

ВТР соглашается. Пассажирам по-прежнему нравится сообщать о нарушениях по телефону, потому что они могут предоставить более подробную информацию, что позволяет полиции более эффективно оценивать риски. Он также принимает отчеты по электронной почте и предлагает пассажирам прикреплять изображения или видеозаписи антисоциального поведения. «Вместо того, чтобы люди просто размещали это на YouTube, мы бы предпочли, чтобы они связались с нами, чтобы мы действительно могли что-то с этим сделать», - говорит помощник главного констебля Пол Брогден.

Технологические решения не всегда приходят сверху вниз. Керл цитирует HarassMap в Египте и Safecity в Индии, инициативы, позволяющие женщинам делиться своими историями о домогательствах и жестоком обращении в общественных местах, как высокоэффективные подходы. Данные собираются на карте для обозначения местных тенденций и повышения осведомленности. Safecity также отправляет информационные панели в полицию и партнерские НПО, чтобы они могли принять меры.

Проверка безопасности станций в Мумбаи подтверждает, что общественный транспорт является особенно небезопасной средой для женщин, говорит основательница Safecity Эльза Мари Д'Сильва. «Железные дороги чрезвычайно переполнены и поэтому являются горячими точками для ощупывания и прикосновения», - говорит она.

Преимущество предложения новых способов регистрации антисоциального поведения состоит в том, что количество сообщений,

особенно о скрытых сексуальных преступлениях, растет. Общий уровень преступности в транспортных сетях значительно снизился, но после того, как ВТР представила свой Отчет о прекращении своей кампании в 2015 году, количество зарегистрированных сексуальных преступлений в железнодорожной сети выросло на 39,5% в Англии, Шотландии и Уэльсе. Аналогичным образом, с момента запуска Safecity в декабре 2012 года он получил 10 000 отчетов из более чем 50 городов Индии, а также Непала, Камеруна и Кении.

Что касается городской безопасности, большинство людей может начать с наблюдения, что неадекватное городское развитие и местное управление, а также модели социальной и территориальной изоляции поощряют преступность и насилие. С этой точки зрения, городская безопасность предполагает общегородский и совместный процесс для устранения факторов риска и, прежде всего, факторов защиты незащищенности в городах, создавая условия более устойчивых, инклюзивных, сплоченных и справедливых городов.

До сих пор проблема безопасности городского движения в отношении преступности и проблема безопасности дорожного движения в городских районах обсуждались отдельно в большинстве городов России. Однако, учитывая, что оба вопроса связаны с физическим проектированием и строительством инфраструктуры, мы подумали, что должны быть некоторые общие факторы. Это мышление заставляет нас провести это исследование, чтобы иметь дело с городской безопасностью, состоящей из двух аспектов: против дорожно-транспортных происшествий и против городской преступности.

Что касается взаимосвязи между проблемой дорожно-транспортных происшествий и городским планированием, было проведено множество исследований в знакомых нам областях дорожного движения.

С другой стороны, мы, исследователи транспортной инженерии, редко интересуемся городской преступностью в своей исследовательской

деятельности. Проблема городского насилия или преступности привлекает больше плановиков и социологов, чем инженеров.

Во-первых, корреляционный анализ и регрессионный анализ показывают нам, что существуют некоторые общие факторы, такие как протяженность дороги в префектуре и количество общественных объектов, влияющих на количество дорожно-транспортных происшествий и общее количество городского насилия или преступности. Кроме того, когда мы проводим подробный анализ узких улиц и случаев краж, выясняется, что земля, используемая для жителей, отрицательно влияет на возникновение как дорожно-транспортных происшествий, так и городского насилия или преступности.

Результаты исследования могут дать нам некоторые подсказки, как сделать городское планирование, а затем и управление городским хозяйством на основе городского планирования намного безопаснее для уменьшения дорожно-транспортных происшествий и намного безопаснее для снижения количества преступлений. Необходимы оптимальная планировка месторасположения общественных объектов и план использования жилой территории. Между тем нельзя игнорировать последовательные правила и продвижение отношений между людьми.

2.3 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности на транспорте

Постановка вопроса об эффективности мер административной ответственности является одним из наиболее актуальных на сегодняшний период времени. Данная эффективность предполагает собой два ключевых момента:

- это их теоретическое осмысление, а именно их влияние на соответствующих правонарушителей, что даёт шанс делать выводы о

соотношении санкции и правонарушения, за которое она применяется, а именно возможность установить, насколько оправдано применение тех или иных санкций в борьбе с какими-либо отдельно взятыми административными правонарушениями;

- необходимо всестороннее исследование с привлечением методов социологии, математики, психологии, статистики и иных наук [10, с. 135].

Рассмотрение двух вышеперечисленных вопросов в комплексе позволят наиболее эффективно ответить на вопрос, в чём заключается социальная эффективность рассматриваемых мер административной ответственности.

Данный вопрос ранее уже освещался Бахрахом, Поповым и другими учёными-административистами [5, с. 39].

Общепризнанным является подход, согласно которому мерилom эффективности выступает степень достижения тех целей, которые имело в виду российское законодательство [8, с. 167-168]. В качестве целей административных наказаний выделяются:

- обще-превентивная цель;
- частно-превентивная;
- воспитательная.

Отсюда закономерно сделать вывод о том, что эффективность подразумевает собой три аспекта:

- обще-предупредительный;
- частно-предупредительный;
- воспитательный.

Каждый из описанных аспектов обособлен и относительно независим от иных аспектов, каждый из них имеет под собой определённое смысловое значение.

Административное наказание, выражая негативную оценку государственных структур совершённого административного

правонарушения, имеет уже иную направленность, а именно предупредительную и профилактическую цель, согласно ч. 1 ст. 3.1 КоАП РФ [21]. Воспитательная цель, в отличие от советского периода, уже законодательством напрямую не провозглашается. Несмотря на то, что данная цель не имеет легального воплощения, она, тем не менее, имеет своё присутствие.

Определение целей является предпосылкой для анализа эффективности мер административной ответственности. Мало их нормативно закрепить, необходима также их установка императивным путём, а именно, насколько данные цели достигаются правоприменительной практикой, поскольку только результат действия есть проверка субъективного познания и критерий истинной объективности, т.к. применению подлежит закон, а не намерения законодателя.

«Исходя из вышеперечисленного, можно вывести следующую формулу эффективности административных наказаний: это есть соотношение результата воздействия административных наказаний и соответствующих целей этих наказаний:

$\mathcal{E} = P/C$, где \mathcal{E} – итоговая эффективность применения административных санкций, P – результат действия санкции, C – цель наказания, определённой российским законодательством» [9, с. 34].

Заключение

Со времен становления первых государственных институтов власти проблема юридической ответственности подвергалась широкой дискуссии.

В доктрине современного административного права существует множество концепций и подходов к определению такой категории как административная ответственность, но единого подхода к рассмотрению данного термина, который бы позволял рассматривать ответственность юридических лиц, сформировавшейся системе так и не сформировано до сих пор.

Подводя итоги исследований по заданной теме, можно прийти к следующему выводу: административная ответственность в сфере дорожного движения – это применение к физическому и (или) юридическому лицу, которое виновно в совершении административного правонарушения, предусмотренного главой 12 КоАП РФ, мер принудительного воздействия, которые ограничивают (не)имущественные права виновного лица или назначающие его факультативные обязанности.

При изучении признаков административной ответственности представляется возможным обособить три её основания:

- нормативное – система регулирующих правовых норм;
- фактическое – деяние определённого участника правоотношений, которое нарушает предписания нормы права, охраняемые, в свою очередь, административными санкциями, т. е. административное правонарушение;
- процессуальное – акт компетентного органа о наложении определённого взыскания за определённое административное правонарушение.

Согласно другой позиции, выделяется два основания административной ответственности:

- нормативно-правовой акт как правовое основание;

- правонарушение как фактическое основание, приводящее в динамику весь механизм административной ответственности.

Основания административной ответственности также имеют собственную проблематику, которую можно рассматривать в двух аспектах – философском и юридическом.

Философский аспект состоит в том, чтобы разрешить вопрос, ввиду чего человек обязан нести ответственность за свои деяния. Юридический же аспект заключается в разрешении вопроса, за какое именно поведение возможно привлечение к административной ответственности.

Реализация административной ответственности в области дорожного движения направлена прежде всего на всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение таких дел в соответствии с законом, обеспечение исполнения вынесенного постановления и выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений.

Именно такой механизм позволяет полноценно обеспечить достижение главной цели — повышение уровня безопасности дорожного движения для всех участников данного процесса.

В последние годы отмечается явная тенденция ужесточения мер административной ответственности, применяемых к нарушителям Правил дорожного движения. Повышаются размеры штрафов, к ответственности за различные правонарушения привлекается все больше водителей транспортных средств. Растет число правонарушений, регистрируемых с помощью специальных средств фото- и видеofиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме.

В 2016 г. в КоАП РФ был введен новый состав правонарушения - опасное вождение, в разработке находятся законопроекты, также направленные на усиление мер ответственности, например, введение наказания за систематическое нарушение ПДД (более трех раз) в виде лишения водительских прав.

В итоге усиление мер административной ответственности в сфере дорожного движения не приводит к ожидаемым результатам в виде снижения дорожно-транспортной аварийности и смертности на дорогах. Ключевая цель административного наказания - общая и частная превенция нарушений не достигается по различным причинам, в связи с чем решение проблемы обеспечения безопасности участников дорожного движения кроется не в дальнейшем ужесточении мер административной ответственности, а в их дифференциации.

Существующие размеры штрафов не способны оказать превентивное воздействие на обеспеченных людей и их детей, поэтому требуются качественные изменения в механизме привлечения к административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения.

Следует отметить, что обеспечение безопасности дорожного движения – это, непрерывный процесс, требующий системного подхода при его осуществлении, поскольку помимо законодательных в него входит комплекс других мер, которые должны осуществляться продуманно, дополняя друг друга. Иначе разрозненные действия различных органов власти не смогут оказать существенного влияния на повышение безопасности на дорогах.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Агапов А.Б. Административное право: учеб. для бакалавров / А. Б. Агапов. – М.: Юрайт, 2014. – 936 с.
2. Антонов С.Н. Дорожное движение: правонарушения и ответственность // КонсультантПлюс: справ. правовая система. – Версия Проф. Электрон. дан. – М., 2020.
3. Арсланбекова А.З., Муртазалиев М.М. Проблемы кодификации административно-процессуального законодательства // Юридический вестник ДГУ – 2015. – № 2. – С. 60-63.
4. Бахрах Д.Н., Россинский Б.В., Старилов Ю.Н. Административное право России: учеб. для вузов / Д.Н. Бахрах – М.: Норма, 2005. – 800 с.
5. Бахрах Д.Н. Административная ответственность. М., 1999. 610 с.
6. Бельский К.С. Административная ответственность: генезис, основные признаки, структура // Государство и право. – 1999. – № 12. – С. 12-20.
7. Бернштейн Д.И. Правовая ответственность как вид социальной ответственности и пути её обеспечения: Монография. – Ташкент: Фан, 1989. – 150 с.
8. Веремеенко И.И. Административно-правовые санкции: учеб. Для вузов. – М., 1975. – 365 с.
9. Веремеенко И.И., Попов Л.Л., Шергин А.П. Понятие и условия эффективности административных санкций // Правоведение. – 1972. – № 5. – С. 32-39.
10. Вова К.П. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения: дис... канд. юрид. наук // К.П. Вова – Ростов н/Д, 2011. – 199 с.
11. Волков П.А. Современный подход к определению понятия административной ответственности // Известия РГПУ им. А. И. Герцена. – 2008. – № 82-1. – С. 93-96.

12. Галаган И.А. Теоретические проблемы административной ответственности по советскому праву: автореф. дис. ... д-ра юр. наук / И. А. Галаган. – М., 1971. – 43 с.
13. Головкин В.Д., Назаров С.В. Технические средства обеспечения безопасности дорожного движения. Фотовидеофиксация: технические требования и реализация // Транспортное право. – 2017. – № 2. – С. 15-19.
14. Дихтиевский П.В. Теоретические проблемы определения административно-правового принуждения в сфере обеспечения личной безопасности // Журнал российского права. – 2004. – № 11. – С. 55-60.
15. Духно Н.А., Ивакин В.И. Понятие и виды юридической ответственности // Государство и право. – 2000. – № 6. – С. 12-17.
16. Здольник А.В. Административная ответственность за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юр. наук / А. В. Здольник. – Саратов, 2010. – 207 с.
17. Иванова О.В., Нарозников Н.К., Рыбаков В.А., Трунцевский Ю. В. Деликтная ответственность налоговых органов: Монография. – М., Акад. экон. безопасности МВД России. – 2003. – 168 с.
18. Какие нарушения ПДД фиксируют камеры // Интернет портал «Sudovnet.ru» [Электронный ресурс]. URL: <http://sudovnet.ru/avtoyurist/kakie-narusheniya-pdd-fiksiruyut-kamery/#glav3>.
19. Кисин В.Р., Попугаев Ю.И. Содержание административной ответственности, состояние и проблемы её регулирования // Вестник Московского университета МВД России. – 2015. – № 6. – С. 94-97.
20. Козюбра Н.И. Убеждение и принуждение в советском праве на современном этапе коммунистического строительства: дис. ... канд. юрид. наук / Н.И. Козюбра. – Киев, 1967. – 196 с.
21. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 05.04.2021) http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/

22. Ключниченко А.П. Меры административного принуждения, применяемые милицией. Особенности. Классификация. Системовыражение : учеб. пособие. – Киев, НИиРИО КВШ МВД СССР, 1979. – 87 с.
23. Климович, Е.В. О критериях применимости автоматической фиксации к административным правонарушениям в области дорожного движения / Е.В. Климович // Вестник Омской юридической академии. – 2017 г. – № 4 (37). – С. 60 – 64.
24. Коренев А.П. Административное право России: учеб. для вузов / А. П. Коренев. – М., 1996. – 268 с.
25. Кононов П.И. Административная ответственность должностных лиц: дис. ... канд. юрид. наук / П. И. Кононов. – М., 1993. – 145 с.
26. Кузнецов А.В. Привлечение к административной ответственности за нарушения ПДД при использовании средств автоматической фиксации // Психопедагогика в правоохранительных органах. – 2013. – № 4 (55). – С. 70-81.
27. Майоров В.И., Полякова С.В. Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения в российской федерации // SCIENCES OF EUROPE. – 2016. – № 5. – С. 46-49.
28. Майоров В.И. Проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения // Вестник Омской юридической академии. – 2017. № 4. – С. 81-84.
29. Майоров В.И., Бекетов О.И. О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях // Вестник Омской юридической академии. – 2017. – Т. 14. – № 1. – С. 77-82.
30. Майоров, В.И., Дымберов, А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения / В.И.

Майоров., А.Д. Дымберов., П.В. Молчанов // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2016 г. – № 3. – С. 69–77.

31. Манохин В.М., Адушкин Ю.С., Багишаев З.А. Российское административное право: учеб. для вузов / Манохин В.М., Адушкин Ю.С., Багишаев З.А. – М.: Юристъ, 2003. – 472 с.

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

33. Мусаева Г.М., Загидиев А.М. Административное наказание: понятие и его цели // Вестник Дагестанского государственного университета. – 2018. – № 2. – С. 97-104.

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

35. Николаевский Д.О. Понятие, цели и признаки административного принуждения // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2014. – № 12 (55). – С. 62–67.

36. Носик О.В. Цели административного наказания // Наука и технологии XXI века: возможности и риски: Межд. научно-практ. конф; 23 ноября, 2017. – Костанай Западный: научно-исследовательский центр «Антровита», 2017. – С. 185–190.

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

38. Оноколов Ю.П. Предупреждение правонарушений и преступлений – основная цель административных правонарушений // Право и практика. – 2013. – № 2. – С. 60–68.

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

40. Попов Л.Л. Убеждение и принуждение. Организационно-воспитательные и административные средства охраны общественного порядка в деятельности советской милиции: Монография. – М.: Моск. рабочий, 1968. – 159 с.

41. Попугаев Ю.И. О необходимости дифференциации размеров административных и аналогичных уголовных наказаний с учётом степени общественной опасности деяний // Административное право и процесс. – 2014. № 2. – С. 42-48.

42. Постановление Верховного суда Российской Федерации от 13.12.2017 № 46-АД17-40 // Консультант Плюс [Электронный ресурс]: справочно-правовая система/ ЗАО «Консультант Плюс». – Версия 2021. – Электр.дан. – Режим доступа: (внутриуниверситетская компьютерная сеть).

43. Рассолов М.М. Теория государства и права: учеб. для академ. бакалавриата / М.М. Рассолов. – М.: Юрайт, 2016. – 481 с.

44. Решение Плавского районного суда (Тульская область) № 12 – 21/2017 от 21 июля 2017 г. по делу № 1221/2017 // Интернет-ресурс «Судебные и нормативные акты Российской Федерации» (СудАкт.Ру) [Электронный ресурс]. – Электр.дан. 2019. Режим доступа: [URL:https://sudact.ru/regular/doc/qwlfDYwJPMNH/](https://sudact.ru/regular/doc/qwlfDYwJPMNH/).

45. Романькова С.А. О классификации мер административного принуждения, применяемых полицией в области дорожного движения // Административное право и процесс. – 2017. – № 1. – С. 73-77.

46. Сайт ГИБДД. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru> 2 Сайт РосБизнесКонсалтинга. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e57fdc19a7947d9ab7f5adc>

47. Сайт Судебного департамента при Верховном суде Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=5258>

48. Серков П.П. Административная ответственность: проблемы и пути совершенствования: дисс. ... д-ра. юрид. наук. – М., 2010. – 351 с.

49. Студеникина М.С. Соотношение административного принуждения и административной ответственности // Советское государство и право. – 1968. № 10. – С. 20-27.

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

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

52. Тимошенко И.В., Вова К.П. Процессуальное основание административной в области дорожного движения // Северокавказский юридический вестник. – 2011. – № 1. – С. 94-99.

53. Тихомиров Ю.А. Административное право и процесс. – М., 2004. – 365 с.

54. Чмырёв С.Н., Бохан А.П., Губарева Т.И., Чмырёв М.С. Сущность, признаки и основания административной ответственности // Юридический вестник ДГУ. – 2017. – № 3. – С. 58-62.

55. Шергин А.П. Концептуальные основы административно-деликтного права // Научный портал МВД России. – 2008. – № 1. – С. 18-25.

56. Шергин, А.П. Тенденции развития российского законодательства об административных правонарушениях / А.П. Шергин // Актуальные вопросы публичного права. – 2012 г. – № 8. – С. 81 – 92.