

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Государственно-правовая

(направленность (профиль)/специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
(ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)**

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

Обучающийся

Е.С. Конченкова

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н. К.П. Федякин

(ученая степень (при наличии) , ученое звание (при наличии) , Инициалы Фамилия)

Тольятти 2022

## Аннотация

Тема выпускной квалификационной работы – «Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения».

Актуальность исследования темы данной выпускной квалификационной работы определяется тем обстоятельством, что развитие общественных отношений обуславливает все большее усложнение всех социальных процессов, в том числе затрагивающих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения. Данные вопросы выступают важным элементом национальной безопасности, четкость и ясность в указанной сфере необходима для защищенности жизни, здоровья и имущества каждого человека и гражданина.

Целями исследования данной выпускной квалификационной работы являются изучение и осуществление теоретико-правового и практического анализа института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выявление проблем и предложение основных направлений совершенствования норм действующего законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях в части правонарушений в области дорожного движения.

Для достижения указанных целей в процессе исследования были поставлены и решались задачи:

- рассмотреть историю административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- проанализировать понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- определить проблемы в реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Структура выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список используемой литературы и используемых источников. Работа включает 75 страниц.

## Оглавление

Введение .....	4
Глава 1. Теоретические основы противодействия административным правонарушениям в области дорожного движения. ....	7
1.1 Понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения .....	7
1.2 Историческое развитие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения .....	12
1.3 Безопасность дорожного движения как объект административно-правовой охраны.....	14
1.4. Нормативное регулирование отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.....	16
Глава 2. Анализ юридических составов административных правонарушений, в области дорожного движения.....	25
2.1. Административные правонарушения, нарушающие правила дорожного движения .....	25
2.2. Административные правонарушения, посягающие на общий порядок организации дорожного движения .....	31
2.3. Административные правонарушения в области дорожного движения, влекущие причинение ущерба.....	41
Глава 3. Проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения .....	47
3.1. Особенности мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения .....	47
3.2. Проблемы и перспективы развития законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения .....	51
Заключение .....	64
Список используемой литературы и используемых источников .....	67

## Введение

Рассмотрение проблематики реализации административно-правовых механизмов осуществления надлежащего перемещения пассажиров, товаров и транспортных средств по территории Российской Федерации представляет значительный интерес, поскольку в той или иной степени она затрагивает вопросы надлежащего осуществления государственного управления вообще. Осуществление транспортного сообщения правильным образом является необходимым условием существования любого современного государства, не исключением является и Российская Федерация, огромные территории которой только транспортные коммуникации способны связать воедино. Механизмы административно-правовой ответственности в данном случае выполняют важнейшие правоохранные задачи, защищая соответствующие транспортные общественные отношения от их нарушений.

Актуальность данной тематики исследования определяется тем обстоятельством, что вопросы надлежащего осуществления дорожного движения и правильного функционирования транспортной инфраструктуры всегда занимали особое место в осуществлении жизнедеятельности нашей страны, что обусловлено ее большой территорией.

В настоящее время вопросы обеспечения безопасности дорожного движения представляют важность как с точки зрения защиты прав и законных интересов каждого отдельного гражданина, так и с точки зрения обеспечения национальной безопасности. Так, в Указе Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» [50] относительно данного вопроса было отмечено, что развитие транспортной инфраструктуры непосредственным образом преследует достижение целей государственной политики с области сбережения народов Российской Федерации и развития их человеческого потенциала. Износ транспортной инфраструктуры, в свою очередь, может служить причиной возникновения чрезвычайных ситуаций техногенного характера, существует определенный

потенциал для использования существующих объектов транспортной инфраструктуры участниками террористических и экстремистских движений для достижения ими своих противоправных целей. В числе прочего, необходимо рассматривать проблематику изменения климата и влияние данных процессов на функционирование транспортного комплекса. Транспортное пространство Российской Федерации должно рассматриваться в качестве составной части мирового транспортного пространства, это непосредственным образом затрагивает вопросы экономической безопасности нашего государства, поскольку позволит в полной мере использовать имеющийся в данном отношении транзитный потенциал. Цели обеспечения развития эффективной транспортной инфраструктуры и транспортной связанности страны таким образом выступают в качестве приоритетных в плане обеспечения национальной безопасности. А одним из наиболее эффективных механизмов нормализации ситуации, складывающейся в области дорожного движения, выступает институт административной ответственности, позволяющий пресекать

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

Основными задачами являются:

- рассмотреть историю административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- проанализировать понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- определить проблемы в реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Объект исследования – общественные отношения, возникающие в сфере установления и реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

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

В методологическом плане исследование включает применение таких общенаучных способов научного познания, как исторический, анализ и синтез, индукция и дедукция. В работе рассматривается диалектическая проблематика перехода количественных изменений в качественные. В качестве основного метода исследований выступает формально-юридический.

Структура выпускной квалификационной работы predetermined целью и задачами исследования и включает в свой состав: введение, три главы, в совокупности включающие в своей состав девять отдельных параграфов, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

# **Глава 1. Теоретические основы противодействия административным правонарушениям в области дорожного движения**

## **1.1 Понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

Рассмотрение понятия административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения нуждается в первоначальном рассмотрении общетеоретического определения института юридической ответственности и правонарушения. Большая работа в данном отношении была проведена Р.Л. Хачатуровым и Д.А. Липинским [60], а также другими исследователями, принадлежащими к общей правовой школе Института права Тольяттинского государственного университета, исследующими проблематику института юридической ответственности и правонарушения. В указанных работах были проанализированы различные подходы, существующие в отношении института юридической ответственности, которая рассматривается как наступление для индивида соответствующих лишений, как реакция государства на совершенное нарушение, как отрицательные последствия для нарушителя правовых норм, как особого рода охранительное отношение, возникающее между нарушителем и государством. Многообразие данных точек зрения свидетельствует о той сложности, которая в настоящий момент существует в области создания общетеоретических понятий юридической ответственности правонарушения.

Можно прийти к выводу, что межотраслевой институт юридической ответственности в настоящее время активно развивается и совершенствуется, теоретиками права проводятся новые исследования, посвященные рассмотрению сущности данного правового явления.

Далее в процессе написания работы была сделана попытка оценить общее количество исследований, посвященных анализу такой отраслевой

разновидности юридической ответственности, как ответственность административная.

Проведенное нами исследование показывает, что в настоящее время издаются многочисленные работы, посвященные рассмотрению проблематики определения понятия и признаков административной ответственности. В качестве примера подобного рода работ можно назвать статьи Э.В. Маркиной [16], П.В. Ремизова [36], В.А. Соколова [46], А.Ю. Токоловой [47], М.В. Шустикову [63], В.А. Юсупова [64] и многих других отечественных исследователей-административистов.

Как и в отношении общего понятия юридической ответственности, мнения, относительно определения понятия ответственности административной в научной литературе сильно разнятся. Под ней понимают обязанность подвергнуться мерам воздействия, терпеть лишения, реакцию государства на совершенное правонарушение, выраженную в мерах административно-правового характера, ответственность рассматривается как мера принудительного административно-правового воздействия, применяемая в отношении лица, преступившего законодательство и др.

Как пишут по этому поводу В.Л. Макшанов и А.В. Минаев, «из всего многообразия определений административной ответственности следует, что административная ответственность является правовым механизмом, с помощью которого государство, как регулятор общественных отношений, защищает законные интересы граждан и юридических лиц от неправомерного поведения правонарушителей, без возмещения пострадавшим имущественного ущерба, возникшего в результате административного правонарушения» [15].

Из общей массы исследований, посвященных проблематике административной ответственности, нами были выбраны работы, посвященные узкоотраслевой теме – вопросам административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Поиск, проведенный в отношении научных исследований и материалов конференций показал, что данная проблематика довольно часто привлекает внимание ученых что, по-видимому, обусловлено тем обстоятельством, что подобного рода административные правонарушения в той или иной степени затрагивают каждого человека.

В последние годы в отношении рассматриваемой проблематики выходили работы А.И. Быкова [2], А.В. Гриневой [4], Ф.Н.О. Зейналова [6], В.В. Костюк [9], С.А. Кутякина [11], Г.Г. Лянного [14], Д.Н. Михеева [17], О.В. Шкеля [62] и многие другие, которые, в совокупности рассматривали различные грани реализации института административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения и применимость данного института относительно тех или иных типов общественных отношений. В качестве более масштабных работ можно выделить, например, диссертацию С.С. Москаленко, которая также была посвящена изучению обозначенного вопроса [18].

Как пишет по этому поводу указанный автор, «по официальным данным в 2019 году на территории Российской Федерации выявлены 117205596 нарушителей правил дорожного движения. Статистика подтверждает, что именно нарушения в области дорожного движения являются причиной многих дорожно-транспортных происшествий».

Так, согласно Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р, доля таких происшествий составляет более 85%. Данная тенденция отражена и в информационно-аналитическом обзоре Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, в котором говорится, что за 12 месяцев 2019 года на территории Российской Федерации зарегистрированы 164358 дорожно-транспортных происшествий, в которых 16981 человек погиб, 210877 получили ранения разной степени тяжести, причем девять из десяти (89,2%) дорожно-транспортных происшествий произошли вследствие

нарушения водителями транспортных средств правил дорожного движения. Всего совершены 146688 таких дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 14420 человек и ранены 195037».

И российская, и мировая статистика аварийности отчетливо свидетельствуют о том, что вопрос об эффективных средствах предупреждения административных правонарушений в области дорожного движения остается актуальным и нуждается в дополнительном изучении в целях выработки эффективных механизмов воздействия, направленных на снижение уровня таких правонарушений и, как следствие, на сокращение серьезных дорожно-транспортных происшествий [12].

Как пишут современные авторы, «проблемы разграничения административных правонарушений и преступлений в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые самым прямым образом влияют на качество доследственной проверки и всего предварительного следствия, реально существуют. Данные проблемы необходимо изучать в комплексе, путем детального сопоставления текстов КоАП РФ, КАС РФ, УК РФ и УПК РФ и устранения противоречий и неточностей, в них содержащихся. Уточненные тексты перечисленных законодательных актов позволят дознавателям и следователям более эффективно работать по расследованию ДТП [13].

Административные правонарушения в сфере дорожного движения имеют общий признак - это общественная опасность, то есть противоправное действие или бездействие (нарушение правил дорожного движения, нормативных актов о безопасности дорожного движения), совершенное физическим или юридическим лицом, за которое на основании закона предусмотрена административная ответственность.

Административная ответственность может рассматриваться как один из отраслевых видов юридической ответственности, как нормативная, формально-определенная, обеспеченная государственным принуждением или поощрением юридическая обязанность субъектов общественных отношений,

которая реализуется на практике посредством соблюдения ими предписаний правовых норм (перспективный аспект юридической ответственности) или применения в отношении них мер государственного воздействия, свидетельствующего о негативной оценке государством личности и деяния ею совершенного (ретроспективный аспект юридической ответственности). Отличием административной ответственности от иных отраслевых видов юридической ответственности выступает то обстоятельство, что она может быть реализована в административном (внесудебном) порядке, а нормативным основанием ее реализации являются нормы административного законодательства, а фактическим основанием реализации ретроспективного аспекта подобного вида юридической ответственности выступает совершение субъектом административного правонарушения.

Исходя из подобного определения, административная ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения может рассматриваться как один из подинститутов общего явления административной ответственности, имеющий в качестве нормативного основания своей реализации нарушение не любых норм административного права, а соответствующих нормативных установлений, существующих в сфере регулирования именно дорожного движения.

Внимательный анализ соответствующих установлений административного закона позволяет говорить о многообразии составов административных правонарушений в области дорожного движения, а анализ соответствующей правоприменительной практики – о наличии многочисленных проблем в сфере непосредственной реализации данного юридического института.

В качестве административного правонарушения в области дорожного движения необходимо рассматривать виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, нарушающее действующие нормативно-правовые акты в сфере организации дорожного движения, за которое Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях

или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

## **1.2 Историческое развитие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

Рассмотрение истории развития какого-либо юридического института позволяет как понять его современное состояние, сущность имеющихся в настоящее время проблем и особенностей в его функционировании, так и, до некоторой степени, предугадать будущее развитие соответствующих общественных отношений, проследить существующие здесь тенденции и перспективы.

Как говорится по этому поводу в научных исследованиях, историю института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения целесообразно рассматривать через призму, во-первых, истории института административной ответственности, а, во-вторых, через призму регулирования соответствующих общественных отношений в области дорожного движения [3].

История развития отечественного законодательства в сфере установления государством ответственности за правонарушения в области дорожного движения насчитывает несколько веков. В качестве первого акта подобного рода можно рассматривать принятие в 1839 году Сельского Судебного Устава [20]. Он распространялся только на сельских жителей (крестьян) и предполагал ответственность в виде денежного штрафа для тех из них, которые ездили «лихо». В данном случае, можно говорить о первой попытке преодолеть лихачество на дорогах – проблема, от которой не свободна и современная Российская Федерация.

К 1845 году в «Уложении о наказаниях уголовных и исправительных» законодателем было принято решение ввести юридическую ответственность

за причинение ущерба дорогам и иным транспортным средствам в результате непомерно быстрой езды.

Административная норма, регулирующая требования к здоровью «водителя» была принята в 1862 году. В отсутствие разработанных правил осуществления медицинских осмотров, законодатель принял решение ограничить лиц в занятии ими профессии извозчика определенным возрастом, который мог составлять от шестнадцати до шестидесяти пяти лет.

К 1882 году было введено правило, напоминающее современный порядок взыскания штрафа – основанием для наступления ответственности стала фиксация соответствующего нарушения в протоколе по установленной форме.

Развитие автомобильного транспорта с необходимостью обусловило дальнейшее развитие института административной ответственности за правонарушения в этой области, но первые акты в данном отношении были приняты уже в советский период развития истории нашего государства.

Процесс этот, однако, развивался не быстро, разработка соответствующих положений потребовала накопления соответствующего опыта. Единая административная ответственность за правонарушения этого рода была установлена законодателем только в 1983 году [51], а КоАП РСФСР, содержащий в себе 64 состава административных правонарушений в области дорожного движения, многие из которых были восприняты отечественным законодателем, был принят только в 1985 году [7].

Начиная с этого года регулирование порядка реализации института ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения уже во многом напоминало современный порядок регулирования общественных отношений в данной области государственного управления. Это позволяет говорить о наличии поступательного развития соответствующего института административного права. Развитие соответствующего законодательства самым непосредственным образом связано с развитием техники и общественных отношений в данной области.

### **1.3 Безопасность дорожного движения как объект административно-правовой охраны**

Нормативно-правовым актом, закрепляющим в себе определения, касающиеся такого явления, как безопасность дорожного движения, является Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Как указывается в статье 2 этого Закона, под дорогой понимается «обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии».

В качестве дорожного движения рассматривается «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог».

Под безопасностью дорожного движения рассматриваемый федеральный закон предлагает рассматривать «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий».

В качестве наиболее значительной и непосредственной опасности для надлежащего обеспечения дорожного движения следует рассматривать дорожно-транспортное происшествие (или ДТП) под которым в Законе понимается «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб».

Можно согласиться с законодателем, что обеспечение безопасности дорожного движения это «деятельность, направленная на предупреждение

причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий».

В Указе Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» было отмечено, что «достижение целей обеспечения государственной и общественной безопасности осуществляется путем реализации государственной политики, направленной на решение следующих задач:...повышение безопасности дорожного движения» [50].

Безусловным является то обстоятельство, что выполнение этой задачи необходимо обеспечивать наилучшим и наиболее полным образом посредством всех существующих мер государственно-правового воздействия, которые носят конституционный, уголовно-правовой, гражданско-правовой, дисциплинарный, финансово-правовой, международно-правовой и иной характер.

Особенно важное место в данном отношении выполняет институт административной ответственности, который позволяет государству своевременно реагировать на нарушения, возникающие в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и оперативно применять в отношении нарушителей меры административного воздействия, выполняющего, в отличие от уголовной ответственности, не столько карательную, как предупредительную, воспитательную и восстановительную функции.

Необходимо отметить также, что в настоящее время произошла дифференциация административного законодательства и правонарушения в области дорожного движения были выделены в отдельную группу из числа правонарушений на транспорте.

Под безопасность дорожного движения как объекта административно-правовой охраны следует понимать состояние защищенности общественных отношений от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, которые в системе государственного управления обеспечиваются административными методами.

#### **1.4. Нормативное регулирование отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения**

Как это указывается в семьдесят второй статье Конституции РФ, административное право находится в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов. Это позволяет говорить о возможности субъектов РФ принимать участие в установлении мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. В настоящее время, однако, меры подобной ответственности устанавливаются в подавляющем большинстве случаев на федеральном уровне.

Кроме Конституции РФ, вторым основополагающим актом в данном отношении является Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [53].

Как указывается в этом федеральном законе, его задачами являются «охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий».

В статье 4 рассматриваемого акта отмечено, что «Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения состоит из настоящего Федерального закона и других федеральных законов, принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, муниципальных правовых актов.

В соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 года № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» [59] в области обеспечения безопасности дорожного движения может быть установлено специальное регулирование, отличающееся от регулирования, предусмотренного положениями

настоящего Федерального закона. Такое специальное регулирование устанавливается программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций».

Интересным будет отметить, что, как это отмечено в статье 5 ФЗ «О безопасности дорожного движения», обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

- установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

- координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;

- разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов;

- осуществления деятельности по организации дорожного движения;

- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;

- организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;

- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

- осуществления обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;

- лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;

- осуществления контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения.

Как можно заметить, возможность привлечения к административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения не была явным образом выделена законодателем в тексте соответствующей статьи в качестве инструмента, обеспечивающего реализацию соответствующей безопасности. При этом, административная ответственность может подразумеваться такими пунктами, как «регулирование деятельности на транспорте» (посредством реализации регулятивной функции административной юридической ответственности); разработка соответствующих нормативно-правовых актов (в том числе, вероятно, и актов, подразумевающих реализацию института административной ответственности); осуществление контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (без возможности привлечения виновных в нарушении правил дорожного движения лиц к ответственности подобного рода надзор и контроль будут бессмысленными) и т.д.

Институт административной ответственности также обеспечивает надлежащую реализацию должностными лицами отмеченных направлений государственной и муниципальной деятельности, что будет более подробно рассмотрено в нашем исследовании в последующем.

Необходимо учитывать также, что безопасность дорожного движения может рассматриваться в качестве элемента национальной безопасности. Как указывается в Федеральном законе от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» [52], данный нормативно-правовой акт «определяет основные принципы и содержание деятельности по обеспечению безопасности государства, общественной безопасности, экологической безопасности, безопасности личности, иных видов безопасности, предусмотренных законодательством Российской Федерации, полномочия и функции федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в области безопасности». Поскольку безопасность в сфере дорожного движения, безусловно, выступает в качестве одной из разновидностей безопасности, предусмотренных законодательством Российской Федерации, к ее обеспечению вполне применимы положения указанного федерального закона.

Важнейшим документов в сфере регламентации правил дорожного движения являются Правила дорожного движения, утвержденные Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» [28].

Правила дорожного движения состоят из 24 разделов и двух приложений к ним (где, говорится о дорожных знаках и о дорожной разметке). ПДД устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, основываются на требованиях Правил.

В частности, как указывается в данном документе, «Дорожное движение» это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Данный документ закрепляет обязанности водителей, пассажиров и пешеходов; нормативное установление данных обязанностей является

необходимым условием функционирования административной ответственности за их нарушение.

В пункте 1.1. правил устанавливается единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

Пункт 1.2. содержит перечень определений, которые используются в данном документе.

В соответствии с пунктами 1.3 и 1.4 рассматриваемого подзаконного акта, «участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами; в России устанавливается правостороннее движение транспортных средств».

Важное положение содержится в пункте 1.5, в соответствии с которым «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда». В Правилах отмечено, что участникам дорожного движения «запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в полицию».

Исключительно важным для целей настоящего исследования является указание, содержащееся в п. 1.6. Правил, в соответствии с которым «лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством». Традиции отечественной правовой системы могут быть охарактеризованы таким образом, что в качестве юридической

ответственности в данном случае понимается именно административная ответственность.

В качестве важнейшего источника законодательства в сфере регулирования безопасности дорожного движения выступает Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, который более подробно будет рассмотрен в следующих главах нашего исследования. В сфере административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения возможно функционирование также законодательства на уровне субъектов Российской Федерации. Соответствующее законодательство Самарской области (Закон Самарской области от 1.11.2007 №115-ГД «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» [5]) соответствующего раздела не содержит, хотя его ряд его норм могут быть отнесены к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, но были отнесены региональным законодателям к правонарушениям иных категорий. В качестве подобного рода норм можно назвать статью 2.1.12 «Переезд вне ледовой переправы» (отнесено к административным правонарушениям, посягающим на общественный порядок и общественную безопасность), статью 4.2 «Неисполнение обязанности по обеспечению свободных проходов к зданиям и входам в них, а также свободных въездов во дворы, обеспечению безопасности пешеходов и безопасного пешеходного движения, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения, на период осуществления работ», статья 4.18 ч. 2.1 «Размещение транспортных средств на газоне или иной озелененной или рекреационной территории, размещение транспортных средств на которой ограничено правилами благоустройства территории муниципального образования», а также ч. 2.2. «Воспрепятствование проведению работ по ручной или механизированной уборке территории, по очистке кровель зданий от снега, наледи и (или) удалению сосулек, а также деятельности специализированной организации по сбору и вывозу (транспортировке) с помощью транспортных средств твердых коммунальных отходов из мест,

предназначенных для их накопления (временного складирования) в контейнерах, мусоросборниках или на специально отведенных площадках, выразившееся в размещении транспортных средств на внутридворовых территориях и внутриквартальных проездах», ч. 3 «Загрязнение территорий общего пользования транспортными средствами во время их эксплуатации, обслуживания или ремонта, при перевозке грузов или выезде со строительных площадок (вследствие отсутствия тента или укрытия)», ч. 4 «Выбрасывание мусора или иных предметов из транспортных средств во время их стоянки, остановки или движения на территориях общего пользования».

Представляется, что указанные административные правонарушения представляют определенную и весьма значительную степень общественной опасности, могут повлиять на безопасность дорожного движения и должны рассматриваться в этом качестве.

Важную роль в сфере обеспечения безопасности дорожного движения выполняет Уголовный кодекс Российской Федерации, имеющий в своем составе Главу 27. «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» [49]. Ряд предусмотренных в этой главе составов преступлений направлен на противодействие нарушениям установленных правил в сфере безопасности дорожного движения, в связи с чем разграничение данных уголовных положений с нормами административного законодательства, выбор между уголовной и административной ответственностью к которым необходимо привлечь нарушителя в каждом конкретном случае, может представлять собой значительные сложности. К числу уголовных составов, близко примыкающих к соответствующим составам административных правонарушений, можно отнести следующие нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях:

- нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ);

- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);

- управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ);

- нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 УК РФ);

- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);

- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);

- действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267 УК РФ);

- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ).

Определенное место в регламентации отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения занимает также Гражданский кодекс Российской Федерации [61]. В статье 1079 ГК РФ «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих» транспортные средства определяются законодателем в качестве источников повышенной опасности.

В качестве примера иных актов можно назвать, например, Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» [54] (например, статья 45 «Требования в области охраны окружающей среды при производстве и эксплуатации автомобильных и иных транспортных средств») или Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [55], который, как и Гражданский кодекс РФ, направлен на

возмещение вреда, причиненного жизни и имуществу потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Несмотря на то, что судебная практика официально не является источником российского права, ее изучение также может оказать большое содействие для понимания нормативной базы, на которой базируются общественные отношения, связанные с обеспечением безопасности в сфере дорожного движения. В качестве основополагающих актов здесь следует указать Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [26], а также Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [25]. Можно прийти к выводу, что безопасность дорожного движения в настоящее время обеспечивается целой совокупностью нормативно-правовых актов в системе российского права. В данном отношении был принят как ряд законов, так и многочисленные нормативно-правовые акты, регулирующие различные аспекты перемещения транспортных средств по проезжей части. Нормативно-правовые акты, закрепляющие правила о реализации института административной ответственности в отношении нарушителей соответствующих предписаний являются в данном случае определяющими; они предусматривают наличие механизмов, позволяющих законодателю оперативно вмешиваться при нарушении соответствующих отношений.

## **Глава 2. Анализ юридических составов административных правонарушений, в области дорожного движения**

### **2.1. Административные правонарушения, нарушающие правила дорожного движения**

В соответствии с современным содержанием Главы 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которая называется «Административные правонарушения в области дорожного движения», она состоит из сорока трех составов административных правонарушений, в своей совокупности признанных, по мнению отечественного законодателя, обеспечить безопасность общественных отношений в соответствующей сфере государственного управления.

Большое количество составов преступлений, содержащихся в этой главе, вызывает необходимость их классификации, которую мы будем проводить как в зависимости от субъектов, способных совершать соответствующие административные деяния, так и от наличия или отсутствия последствий, нарушения соответствующих административных предписаний.

В качестве первой группы административных правонарушений мы рассмотрим деяния, предполагающие совершение непосредственных нарушений в движении транспортного средства по проезжей части, которые будут обозначены в работе, как «административные правонарушения, посягающие на правила дорожного движения».

К числу административных правонарушений, посягающих на правила дорожного движения, относятся следующие:

- управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке (статья 12.1 КоАП РФ);
- управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков (статья 12.2 КоАП РФ);

- управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения (статья 12.3 КоАП РФ);
- управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак «Инвалид» (статья 12.5 КоАП РФ);
- управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (статья 12.7 КоАП РФ);
- управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (статья 12.8 КоАП РФ);
- превышение установленной скорости движения (статья 12.9 КоАП РФ);
- нарушение правил движения через железнодорожные пути (статья 12.10 КоАП РФ);
- нарушение правил движения по автомагистрали (статья 12.11 КоАП РФ);
- проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика (статья 12.12 КоАП РФ);
- нарушение правил проезда перекрестков (статья 12.13 КоАП РФ);
- нарушение правил маневрирования (статья 12.14 КоАП РФ);
- нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона (статья 12.15 КоАП РФ);
- несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (статья 12.16 КоАП РФ);
- непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами (статья 12.17 КоАП РФ);

- непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения (статья 12.18 КоАП РФ);
- нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств (статья 12.19 КоАП РФ);
- нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки (статья 12.20 КоАП РФ);
- нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки (статья 12.21 КоАП РФ);
- нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (статья 12.21.1 КоАП РФ);
- нарушение правил учебной езды (статья 12.22 КоАП РФ);
- невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства (статья 12.25. КоАП РФ);
- нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах (статья 12.28 КоАП РФ);
- нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения (статья 12.29 КоАП РФ).

Для примера проанализируем некоторые из указанных составов административных правонарушений. В соответствии со статьей 12.1 КоАП РФ наказывается управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра. Обязательная регистрация транспортных средств предусмотрена Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Объектом административного правонарушения в данном случае являются правила эксплуатации транспортных средств. Сюда относятся техническое состояние и оборудование транспортных средств, обязательный государственный технический осмотр, регистрация транспортных средств, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств.

Объективная сторона данного правонарушения выражается в управлении транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке или не прошедшим государственного технического осмотра. Незарегистрированным считается транспортное средство, не прошедшее регистрацию в Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ или иных органах, определяемых Правительством РФ. Не прошедшим государственного технического осмотра считается транспортное средство, эксплуатация которого осуществляется без осмотра и проверки технического состояния в предусмотренные сроки. Государственный технический осмотр проводится по месту регистрации транспортных средств.

Субъектами административного правонарушения являются водители транспортных средств, руководители и должностные лица, ответственные за эксплуатацию транспортных средств [29, с. 241].

Для того, чтобы изучить непосредственный порядок организации правоприменения по административным правонарушениям указанной группы, воспользуемся судебной практикой, имеющейся у Автозаводского районного суда г. Тольятти.

Так, в соответствии со статьей 12.14 частью 1 КоАП РФ установлена административная ответственность за невыполнение требования Правил дорожного движения подать сигнал перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой.

Лаптев Е.Н. допустил нарушение п.8.1 ПДД РФ, которое выразилось в том, что при повороте направо, он не подал сигнал поворота.

Согласно п.6 ч.2 ст.23.3 КоАП РФ рассматривать дела об административных правонарушениях от имени органов внутренних дел (полиция) вправе сотрудники государственной инспекции безопасности дорожного движения, имеющие специальное звание.

В силу ч.1 ст.28.6 КоАП РФ в случае, если непосредственно на месте совершения физическим лицом административного правонарушения

уполномоченным на то должностным лицом назначается административное наказание в виде предупреждения или административного штрафа, протокол об административном правонарушении не составляется, а выносится постановление по делу об административном правонарушении в порядке, предусмотренном статьей 29.10 КоАП РФ. Копия постановления по делу об административном правонарушении вручается под расписку лицу, в отношении которого оно вынесено, а также потерпевшему по его просьбе.

В соответствии с п.6 ч.4 ст.28.1 КоАП РФ дело об административном правонарушении считается возбужденным с момента вынесения постановления по делу об административном правонарушении.

Частью 2 статьи 28.6 КоАП РФ установлено, что в случае, если лицо, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, оспаривает наличие события административного правонарушения и (или) назначенное ему административное наказание, составляется протокол об административном правонарушении.

Аналогичный порядок составления протокола и вынесения постановления уполномоченным должностным лицом предусмотрен п.157 Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [35].

При обнаружении правонарушения, предусмотренного ч.1 ст.12.14 КоАП РФ, инспектором ДПС непосредственно на месте совершения водителем административного правонарушения в соответствии с положениями ч.1 ст.28.6 КоАП РФ должно было быть вынесено постановление по делу об административном правонарушении в порядке, предусмотренном статьей 29.10 КоАП РФ и назначено административное наказание в виде административного штрафа.

Поскольку Лаптев Е.Н. оспаривал назначенное ему административное наказание, должностное лицо в соответствии с положениями ч. 2 ст. 28.6 КоАП РФ должно было составить протокол об административном правонарушении, который должен был быть приобщен к вынесенному постановлению.

Вместе с тем, доказательства вынесения постановления в соответствии с порядком, установленным ч.ч. 1 и 2 ст. 28.6 КоАП РФ, должностным лицом административного органа не представлены.

При таких обстоятельствах вынесение постановление о привлечении Лаптев Е.Н. к административной ответственности в виде административного штрафа в сумме 500 рублей за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч.1 ст.12.14 КоАП РФ, произведено с существенным нарушением процессуальных требований, предусмотренных КоАП РФ, и это не позволило всесторонне, полно и объективно рассмотреть дело, учитывая отсутствие в материале иных сведений, относящихся к установлению совершения нарушения ПДД РФ водителем и его письменных объяснений. Протокол, какие-либо письменные объяснения свидетелей, видеозапись, произведенная сотрудниками ГИБДД, позволяющие устранить имеющиеся сомнения в совершении правонарушения, на момент рассмотрения жалобы заявителя, отсутствуют.

В связи с изложенным у суда имеются основания для вынесения по результатам рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении решения об отмене постановления и о возвращении дела на новое рассмотрение должностному лицу, правомочному рассмотреть дело, в соответствии с п. 4 ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ.

Согласно ст.4.5 КоАП РФ срок давности привлечения к административной ответственности за нарушение, предусмотренное ч.1 ст.12.14 КоАП РФ, составляет два месяца. Согласно постановлению, инспектором правонарушение обнаружено ДД.ММ.ГГГГ, в связи с этим срок давности привлечения к административной ответственности на момент

рассмотрения жалобы не истек. Соответственно, оснований для прекращения производства по делу не имеется [39].

В соответствии со ст. 12.20 КоАП РФ административным правонарушением признается нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки.

Из материалов дела усматривается, что водитель Троцкий Ю.Н. управлял транспортным средством без ближнего света фар и ходовых огней в темное время суток [41].

Можно прийти к выводу о довольно высокой применимости приведенных составов административных правонарушений и о значительной массе судебной практики, касающейся их применения и накопленной к настоящему времени.

## **2.2. Административные правонарушения, посягающие на общий порядок организации дорожного движения**

В ряде случаев дорожно-транспортное происшествие может быть обусловлено не виновными действиями самого участника дорожного движения непосредственно, а действиями тех лиц, которые ответственны за организацию дорожного движения, хотя сами в таком движении и не участвуют.

Например, как пишет Ф. К. Батенов, до 90% причин аварий, в особенности в малых городах, вызваны неисправность тормозной системы автомобиля. Большую актуальность представляет налаживание должной работы агрегаторов такси, далеко не все транспортные средства даже крупнейших агрегаторов в данном случае имеют лицензии, зачастую отсутствует режим контроля труда и отдыха водителей, контроль за состоянием их здоровья перед выходом на работу. Отработав смену в одной организации такси, водитель сразу же отправляется на работу в другую

организацию. А, например, коммунальные службы часто выпускают на линию транспортные средства, техническое состояние которых не соответствует установленным техническим требованиям [1].

Указанные факты позволяют говорить о том, что кроме административной ответственности водителей транспортных средств за допущенные ими непосредственно во время дорожного движения нарушения, необходимо также развивать институт административной ответственности в отношении должностных лиц, которые ответственны за общий порядок организации дорожного движения и осуществляют данную функцию ненадлежащим образом.

В настоящее время можно говорить о том, что законодателем была учтена опасность халатных действия в должностных лиц в указанном отношении. К числу соответствующих составов административных правонарушений, содержащихся в Главе 12 КоАП РФ относятся следующие:

- нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилям оперативных служб, цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси или опознавательного знака «Инвалид» (статья 12.4 КоАП РФ);

- нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов (статья 12.6 КоАП РФ);

- нарушение правил перевозки опасных грузов (статья 12.21.2 КоАП РФ);

- несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (статья 12.21.3 КоАП РФ);

- неисполнение обязанности по внесению платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог (статья 12.21.4 КоАП РФ);
- невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием (статья 12.27 КоАП РФ);
- нарушение правил перевозки людей (статья 12.23 КоАП РФ);
- невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (статья 12.26 КоАП РФ);
- выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб (статья 12.31 КоАП РФ);
- нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (статья 12.31.1 КоАП РФ);
- допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством (статья 12.32 КоАП РФ);
- допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего российского национального водительского удостоверения (статья 12.32.1 КоАП РФ);
- несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (статья 12.34 КоАП РФ);

- незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию (статья 12.35 КоАП РФ);
- нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства (статья 12.36.1 КоАП РФ);
- несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (статья 12.37 КоАП РФ).

В качестве примера проанализируем состав, предусмотренный статьей 12.31 КоАП РФ «Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб».

Объектом данного правонарушения являются безопасность дорожного движения, правила дорожного движения и правила эксплуатации транспортного средства.

Должностным лицам, ответственным за эксплуатацию транспортных средств, запрещается выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения, или не зарегистрированные в установленном порядке, или не прошедшие государственного технического осмотра. Диспозиция ст. 12.31 является бланкетной. В каждом конкретном случае привлечения виновного должностного лица следует установить, какое правило нарушено.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется виной в форме умысла или неосторожности. Субъектом правонарушения выступает должностное лицо, ответственное за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств

Определение термина «выпуск на линию транспортного средства» в нормативных правовых актах не содержится. В соответствии со сложившейся практикой под этим понимается разрешение на выезд из гаража, автохозяйства и т.п., данное должностным лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств.

Перечень неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, содержится в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – Основные положения).

Переоборудование транспортных средств регламентируется Правилами внесения изменения в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [27].

Выдача разрешений на внесение изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств осуществляется подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России в соответствии с Административным регламентом [34]. Согласно п. 12 Основных положений должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения.

В соответствии со ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» к юридическим лицам, деятельность которых связана с эксплуатацией транспортных средств, предъявляются определенные требования по обеспечению безопасности дорожного движения

В их число входит обязанность обеспечения соответствия технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допущение транспортных средств к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена.

Однако в ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ административная ответственность юридических лиц за неисполнение или ненадлежащее исполнение соответствующих обязанностей не установлена [44].

В качестве примера административных правонарушений указанной группы приведем дело, рассмотренное Автозаводским районным судом г. Тольятти.

Шишов И.И., управляя автомобилем «LADA 111960» с признаками алкогольного опьянения (поведение не соответствует обстановке), отказался от выполнения законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Шишову И.И. назначено наказание в виде штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок 1 год 6 месяцев.

Не согласившись с постановлением мирового судьи, Шишов И.И. обратился с жалобой, согласно которой просит отменить данное постановление, вернуть дело на новое рассмотрение, при пересмотре постановления решить вопрос о переквалификации его действий на другую статью, предусматривающую состав правонарушения, имеющий единый родовой объект посягательства, мотивируя следующими доводами: ранее постановлением мирового судьи он был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 УК РФ и ему было назначено наказание в виде лишения права управления транспортным средством на срок 1 год 6 месяцев. Срок лишения начал

исчисляться с момента подачи им заявления об утере водительского удостоверения. По истечении срока лишения права управления транспортными средствами, проверку знаний ПДД он не прошел, экзамен не сдал, документ, подтверждающий право управления транспортными средствами обратно он не получал, следовательно, право управления транспортными средствами не возобновилось. Кроме того, в отношении него был составлен протокол по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ. Таким образом, он был подвергнут административному наказанию и как водитель, не имеющий право управления транспортным средством, и как водитель, имеющий такое право. Считает, что привлечение его судом по ч.1 ст.12.26 КоАП РФ является незаконным и необоснованным, постановление в части сдачи водительского удостоверения является для него неисполнимым, что ставит его в достаточно затруднительное положение. Постановление Пленума Верховного Суда РФ разъясняет, что в случае, когда лицо не имеет права управления транспортными средствами, не выполнило законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, его действия следует квалифицировать по ч.2 ст.12.26 КоАП РФ. Дополнительная квалификация действий лица по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ в указанном случае не требуется. Следовательно, и привлечение его к ответственности по ст.12.7 КоАП РФ также являлось незаконным.

Судья решил, что, поскольку лицо, которое управляет транспортным средством соответствующего вида и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения, подлежит освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения в соответствии с ч. 6 ст. 27.12 КоАП РФ. При отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения либо несогласии указанного лица с результатами освидетельствования, а равно при наличии достаточных оснований полагать, что лицо находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние

алкогольного опьянения указанное лицо подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения осуществляются должностными лицами, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, в присутствии двух понятых либо с применением видеозаписи.

В соответствии с ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ, в целях пресечения нарушений правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством соответствующего вида, предусмотренных, в том числе, статьей 12.26 КоАП РФ, применяются задержание транспортного средства, то есть исключение транспортного средства из процесса перевозки людей и грузов путем перемещения его при помощи другого транспортного средства и помещения в ближайшее специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку), и хранение на специализированной стоянке до устранения причины задержания.

Исходя из положений статьи 3.8 КоАП РФ, назначение административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами возможно лицам, которые имеют такое право либо лишены его в установленном законом порядке.

Как следует из п. 8 Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ», управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды), квалифицируется по части 1 статьи 12.7 КоАП РФ, а лишенным такого права, - по части 2 данной статьи.

Лицом, не имеющим права управления транспортными средствами, является лицо, которое на момент совершения административного правонарушения не получало такое право в установленном законом порядке, лицо, срок действия соответствующего удостоверения которого истек, а также лицо, действие права управления транспортными средствами которого прекращено судом в связи с наличием медицинских противопоказаний или медицинских ограничений Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»). К таким лицам административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами не применяется.

Действия водителя, образующие объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.7 КоАП РФ, необходимо отграничивать от управления транспортным средством водителем, не имеющим соответствующего действующего удостоверения при себе, административная ответственность за которое установлена частью 2 статьи 12.3 КоАП РФ.

Как следует из п. 9 Постановления Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ», по истечении срока назначенного административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами или наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами лицо не является лишенным права управления транспортными средствами. Вместе с тем следует учитывать, что ч. 4.1 ст. 32.6 КоАП РФ установлены условия, выполнение которых необходимо для возврата ранее сданного удостоверения по истечении срока указанного административного наказания: проверка знаний ПДД РФ, уплата административных штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения, а также прохождение медицинского освидетельствования на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством в случае совершения

административных правонарушений, предусмотренных частью 1 статьи 12.8, частью 1 статьи 12.26 и частью 3 статьи 12.27 КоАП РФ.

В связи с этим управление транспортным средством водителем, подвергнутым административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами и не выполнившим названных выше условий после истечения срока назначенного наказания, образует объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.7 КоАП РФ. При этом выполнение таких условий необходимо и в тех случаях, когда лицо, в отношении которого вынесено постановление о назначении административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами, заявило об утрате выданного ему удостоверения либо когда в течение срока лишения права управления транспортными средствами срок действия соответствующего удостоверения истек.

Шишов И.И. привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ и подвергнут административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами на 1 год 6 месяцев со штрафом в размере 30.000 рублей, за то, что он управлял транспортным средством «LADA 111960» в состоянии опьянения.

Из имеющегося в материалах дела следует, что водительское удостоверение Шишовым И.И. было утеряно, штраф оплачен.

Водитель лишается права управления транспортными средствами на определенный срок и по окончании данного срока, водительское удостоверение подлежит возврату с соблюдением определенной процедуры.

Нормы закона, устанавливающей правило о недействительности водительского удостоверения ввиду его неполучения лицом в подразделении Госавтоинспекции после окончания срока лишения права управления транспортными средствами, в законодательстве Российской Федерации не имеется.

Таким образом, на момент совершения административного правонарушения Шишов И.И. не являлся лицом, лишенным права управления транспортными средствами.

Наказание Шишову И.И. назначено с учетом характера правонарушения и личности правонарушителя, в пределах, установленных действующим законодательством. Оснований для отмены постановления судья не усматривает [40].

Таким образом, анализ существующих подзаконных актов и практики судов высших инстанций может являться необходимым условием для принятия справедливого и законного условия по делам, предусмотренным главой 12 КоАП РФ. Исследование данного вопроса позволяет говорить о необычайно широком применении составов правонарушений главы 12 КоАП РФ. Частота применения соответствующих составов превосходит частоту применения всех иных институтов административного права. При этом, практика показывает, что принятые нижестоящими судами решения нередко бывают отменены в вышестоящей инстанции. Это позволяет говорить о том, что даже профессионалы, которыми являются судьи, сталкиваются с проблемами при применении соответствующих норм административного права. Можно рекомендовать разработку соответствующих рекомендаций высшими судами Российской Федерации, чтобы в будущем избежать данной проблемы.

### **2.3. Административные правонарушения в области дорожного движения, влекущие причинение ущерба**

Административные правонарушения, влекущие в качестве своего обязательного признака причинение прямого и действительного ущерба, встречаются довольно редко в тексте действующего Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Пользуясь терминологией, разработанной в науке уголовного права, в большинстве

случаев законодатель использует формальные составы административных правонарушений, для применения которых достаточно совершения определенного действия, нарушающего соответствующие законодательные положения. Правонарушения «с материальным составом», причинение материального или иного ущерба для которых выступает в качестве обязательного элемента объективной стороны противоправного деяния, на практике встречаются значительно реже.

Наш анализ позволил отнести только три состава правонарушений из предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях к правонарушениям указанной группы. Данные административные деяния в соответствии с требованиями КоАП РФ для реализации в отношении лиц, их совершивших, института административной ответственности, должны повлечь причинение какого-то ущерба имуществу или здоровью, не влекущего применение к нарушителю соответствующих предписаний норм уже уголовного законодательства:

- нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (статья 12.24 КоАП РФ);

- нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (статья 12.30 КоАП РФ);

- повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (статья 12.33 КоАП РФ).

В качестве примера рассмотрения содержания элементов состава административных правонарушений рассматриваемой группы разберем деяние, предусмотренное ст. 12.24 КоАП РФ.

Объектом данного правонарушения является безопасность дорожного движения, жизнь и здоровье физических лиц – участников дорожного движения.

Квалификация правонарушения по данной статье осуществляется в том случае, если нарушение Правил дорожного движения повлекло причинение вреда здоровью потерпевшего. Под причинением легкого вреда здоровью следует понимать кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности от шести до двадцати одного дня. Если нарушение правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека, то действия квалифицируются по ст. 264 УК РФ.

Под причинением средней тяжести вреда здоровью следует понимать неопасное для жизни длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату общей трудоспособности менее чем на одну треть.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется виной в форме умысла и неосторожности. Субъектом данного правонарушения является лицо, управляющее транспортным средством.

Следующим составом является закрепленное в статье 12.33. Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений. Данное деяние необходимо отличать от смежного с ним состава уголовного преступления.

Объектом данного правонарушения являются безопасность дорожного движения, правила дорожного движения и правила по охране дорог и дорожных сооружений.

Объективная сторона нарушения характеризуется действием и выражается в повреждении дорог, повреждении железнодорожных переездов или технических средств организации дорожного движения, которое создает угрозу безопасности дорожного движения, умышленном создании помех в дорожном движении. Действия, связанные с повреждением железнодорожных путей, квалифицируются по ст. 11.1 КоАП. Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение

тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, квалифицируются как преступление (ч. 1 ст. 267 УК РФ).

Субъективная сторона правонарушения характеризуется виной в форме умысла или неосторожности. Субъектами правонарушения являются граждане, должностные лица, юридические лица.

Субъектами административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.34 КоАП РФ, законодатель определяет должностных и юридических лиц, ответственных за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений. Пунктом 13 «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» ПДД РФ установлено, что «лица ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, обязаны: содержать дороги, железнодорожные переезды и другие дорожные сооружения в безопасном для движения состоянии в соответствии с требованиями стандартов, норм и правил; информировать участников дорожного движения о вводимых ограничениях и об изменениях в организации дорожного движения с помощью соответствующих технических средств, информационных щитов и средств массовой информации; принимать меры к своевременному устранению помех для движения, запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения». Таким образом, субъекты административного правонарушения по ст.12.34 КоАП РФ, казалось бы, определены, однако в пункте 14 «Основных положений» ПДД РФ также говорится о субъектах дорожной деятельности, «должностных и иных лицах, ответственных за производство работ на дорогах, которые обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения таких работ. В частности, эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы, конструкции и тому подобное, которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими

устройствами, а в тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости – дополнительно красными или жёлтыми сигнальными огнями».

Субъект правонарушения по ст. 12.34 КоАП РФ, это «лица ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений», т.е. речь идёт о специальном субъекте. Иными словами, здесь говорится о собственнике или ином владельце дороги. Согласно же п.14 «Основных положений» ПДД РФ, правонарушителем выступает лицо, не имеющее к данной дороге никакого отношения, кроме одного – это лицо проводит на ней дорожные работы, связанные, например, с поднятием дорожного полотна. Таким образом, ответственным за производство работ может выступать как должностное или юридическое, так и физическое лицо (например, житель дома, который самостоятельно копает траншею для прокладки водопроводной трубы, повреждая при этом проезжую часть дороги). Без сомнения, в действиях физического лица имеется нарушение правил дорожного движения (п.14 «Основных положений» ПДД РФ) и он будет привлечен к административной ответственности. Такое лицо будет привлечено по одной, единственной статье, это статья 12.33 КоАП РФ («Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений») и пункт 1.5 Правил дорожного движения, где сказано: «Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для её устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в полицию» [48]. Задача сохранения дорожной инфраструктуры представляет особую важность в связи с ее высокой стоимостью, а также и

тем, что от ее надлежащего состояния зависит здоровье и жизнь участников дорожного движения.

Можно прийти к выводу, что административные правонарушения в области дорожного движения довольно разнообразны и внутри совокупности данных составов возможна определенная конкуренция норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в отношении того, какой состав необходимо принимать в том или ином случае. Для правильного ответа на данный вопрос необходим анализ всех элементов состава совершенного административного правонарушения, а также выяснение всех терминов, используемых законодателем, часть из которых может находиться в иных нормативно-правовых актах, а часть получила свои определение и толкование в соответствии с исследованиями, проводимыми в рамках науки административного права.

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

#### **3.1. Особенности мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

Отличием современного состояния механизмов реализации административной ответственности за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является то обстоятельство, что административная ответственность в данном случае может быть реализована на основании данных, полученных посредством работы автоматических средств фиксации. Подобный подход является уникальным и для реализации административной ответственности за административные правонарушения иных групп не применяется.

Как неоднократно указывал Конституционный Суд Российской Федерации, распределение бремени доказывания между государством в лице органов, уполномоченных на вынесение постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, и соответствующими собственниками (владельцами) транспортных средств, будучи исключением из общего правила о том, что лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность, не отменяет действие в названной сфере иных положений, раскрывающих принцип презумпции невиновности (части 1, 2 и 4 статьи 1.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях).

Такое распределение бремени доказывания не освобождает уполномоченные органы, включая суды, при рассмотрении и разрешении дел об административных правонарушениях в области дорожного движения в

случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи от соблюдения требований статей 24.1, 26.11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и других статей данного кодекса, направленных на обеспечение всестороннего, полного, объективного и своевременного выяснения всех обстоятельств и справедливого разрешения дел об административных правонарушениях (определения от 7 декабря 2010 г. № 1621-0-0, от 22 марта 2011 г. № 391-0-0, от 21 июня 2011 г. № 774-0-0, от 25 января 2012 г. № 177-0-0) [24].

Подобное обстоятельство, касающееся реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, является уникальным не только для административной, но и в целом для юридической ответственности в Российской Федерации, заслуживает своего внимательного изучения и анализа как теоретиками, так и практиками права.

Закрепляя институт административной ответственности в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, законодатель счел необходимым частным образом урегулировать административную ответственность собственников (владельцев) транспортных средств (статья 2.6.1 КоАП РФ).

Как отмечено в данной норме, «к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения и административные правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренные законами субъектов Российской Федерации, совершенные с использованием транспортных средств, в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств».

Таким образом, в данном случае административная ответственность может быть наложена не на фактического причинителя вреда, а на владельца или собственника имущества, используемого в процессе совершения соответствующего правонарушения – подобная ситуация является в определенном смысле этого слова уникальной для российского права.

Собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности только в том случае, если в ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении, вынесенное в соответствии с частью 3 статьи 28.6 КоАП РФ будут подтверждены содержащиеся в ней данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Это говорит о том, что презумпция невиновности в данном случае будет пониматься ограниченным образом, а именно в отношении перераспределения обязанностей доказательства виновности (невиновности) субъекта от государственных органов на само лицо, обвиняемое в совершении соответствующего административного правонарушения.

Данный вывод подтверждается в результате анализа содержания статьи 1.5 КоАП РФ, названной законодателем «Презумпция невиновности». Сам текст данной статьи содержит вполне типичные положения, включаемые теоретиками права в содержание презумпции невиновности: «лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина» (часть 1), «лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном КоАП РФ, и установлена вступившим в законную силу постановлением судьи, органа, должностного лица, рассмотревших дело» (часть 2), «лицо, привлекаемое к

административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность, за исключением случаев, предусмотренных примечанием к настоящей статье» (часть 3), «неустрашимые сомнения в виновности лица, привлекаемого к административной ответственности, толкуются в пользу этого лица» (часть 4).

В примечании к рассматриваемой статье, однако, отмечено, что часть 3 указанного положения не распространяется «на административные правонарушения, предусмотренные главой 12 КоАП РФ, совершенные с использованием транспортных средств, в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи».

Отличается не только механизм привлечения к ответственности лиц, виновных в совершении деяний, предусмотренных главой 12 КоАП РФ к административной ответственности; отличен также и механизм их наказания, если это касается административного штрафа.

Как отмечено в статье 32.2. «Исполнение постановления о наложении административного штрафа» КоАП РФ, «При уплате административного штрафа лицом, привлеченным к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного главой 12 КоАП РФ, за исключением административных правонарушений, предусмотренных частью 1.1 статьи 12.1, статьей 12.8, частями 6 и 7 статьи 12.9, статьей 12.10, частью 3 статьи 12.12, частью 5 статьи 12.15, частью 3.1 статьи 12.16, статьями 12.24, 12.26, частью 3 статьи 12.27 Кодекса, не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа административный штраф может быть уплачен в размере половины суммы наложенного административного штрафа. В случае, если копия постановления о назначении административного штрафа, направленная лицу, привлеченному к административной ответственности, по почте заказным почтовым отправлением, поступила в его адрес после

истечения двадцати дней со дня вынесения такого постановления, указанный срок подлежит восстановлению судьей, органом, должностным лицом, вынесшими такое постановление, по ходатайству лица, привлеченного к административной ответственности».

Все указанные отличия делают составы административных правонарушений главы 12 КоАП РФ, правоприменение и наказание по ним уникальным явлением, отличным от всего остального содержания отечественного административного законодательства.

### **3.2. Проблемы и перспективы развития законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. N 390-ФЗ «О безопасности» [52] содержит общие принципы достижения высокой степени защищенности личности в Российской Федерации, к которым можно отнести, например, приоритет мер профилактики перед мерами юридической ответственности, взаимодействие органов публичной власти с юридическими лицами и гражданами и некоторые иные. В той или иной степени данные принципы вполне можно распространить и на организацию деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Как указывается в статье 3 названного Закона, деятельность по обеспечению безопасности в данном случае подразумевает организацию соответствующего прогнозирования и оценки возможных угроз, осуществление необходимого правового регулирования, устранение угроз безопасности, применение экономических мер для снижения размера различных угроз, научная деятельность, осуществляемая в этом отношении, внедрение в практику деятельности соответствующих структур необходимых современных средств и координацию деятельности соответствующих органов и т.д.

К числу проблем, существующих в этом отношении, можно отнести, например то обстоятельство, что в качестве субъектов, участвующих в организации безопасности дорожного движения, и, соответственно, могущих нести административную ответственность за совершение соответствующих административных правонарушений, видное место занимают организации. Юридические лица в данном случае могут обеспечивать как организацию, так и обеспечение или осуществление процесса дорожного движения. Так, административная ответственность юридического лица может наступать в соответствии с нормой ч. 2 ст. 11.23 КоАП РФ (Глава 11 КоАП РФ «Административные правонарушения на транспорте»). Степень переоборудования или неисправности транспортных средств, дающая им право выступать в качестве участников дорожного движения, была установлена в соответствующих подзаконных нормативно-правовых актах [8]. Подобного рода обязанности в отношении юридических лиц могут быть установлены в соответствии с нормой статьи 20 ФЗ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [53]. Объективная сторона административного правонарушения в сфере дорожного движения, совершаемого юридическим лицом, может включать, например, «нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (статья 12.31.1 КоАП РФ) или «допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством» (статья 12.32. КоАП РФ).

Очень часто для того, чтобы установить факт наличия или отсутствия соответствующего нарушения, необходимо бывает обратиться к соответствующим подзаконным нормативно-правовым актам. Так, для правильного понимания объективной стороны деяния, ответственность за которое установлена статьей 12.21.2. КоАП РФ «Нарушение правил перевозки опасных грузов» необходимо будет обратиться к соответствующим Правилам

перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 22008 [32].

Другим примером этого рода будет нарушение нормы статьи 12.23 КоАП РФ «Нарушение правил перевозки людей», которая в частях с третьей по шестую устанавливает административную ответственность за нарушение требований по перевозке детей. Соответствующие требования были установлены в Правилах организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23 сентября 2020 г. № 152714 [31].

Дополнительным фактом, свидетельствующим о возможности реализации административной ответственности в данном случае является то обстоятельство, что Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [56] указывает на необходимость автотранспортному предприятию, желающему участвовать в перевозке людей, получать соответствующее разрешение. Был принят соответствующий подзаконный нормативный акт (Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами [21]), которые регулирует вопросы организации подобного рода лицензирования

В соответствии с нормой ст. 12.33 КоАП РФ, относимой специалистами к материальному составу административного правонарушения, предполагающему обязательное причинение определенного материального вреда в качестве своей объективной стороны, может наступить административная ответственность юридического лица, которое, не только участвует в нанесении повреждения дорогам и различным элементам дорожной инфраструктуры, но при этом также создает опасность безопасности дорожного движения. В специальной литературе делаются предложения убрать из текста данной статьи упоминание о наличии угрозы безопасности дорожного движения [10], поскольку автотранспортное средство изначально является источником повышенной опасности. Степень

допустимого и опасного разрушения дорожного покрытия была установлена соответствующим национальным стандартом [19].

Противоположной точки зрения придерживается А.С. Руднев. Данный автор считает, что, поскольку в отношении юридических лиц не применим такой квалифицирующий признак состава административного правонарушения, как умышленное причинение ими вреда элементам дорожной инфраструктуры, логичным было бы в их отношении предусмотреть иной квалифицирующий признак, связанный с особой опасностью для дорожного движения, возникающей вследствие подобного нарушения [44, с. 85].

В ч. 1 статьи 12.34 КоАП РФ установлена ответственность юридических лиц за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, по осуществлению временного ограничения или прекращения движения транспортных средств на отдельных участках дорог в случаях, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения. Многими специалистами в данном случае указывается на наличие пробела в перечне возможных видов дорожной деятельности и на то обстоятельство, что указанную норму Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях необходимо дополнить указанием не несоблюдение соответствующих требований при осуществлении капитального ремонта автомобильных дорог [57].

Отдельные проблемы в сфере реализации административной ответственности могут возникнуть в связи с реформированием отечественного контрольно-надзорного законодательства. Так, в соответствии со статьей 12.31.1 КоАП РФ была установлена административная ответственность юридических лиц за нарушения требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом

и городским наземным электрическим транспортом. Данная деятельность регулируется как на законодательном уровне [58], так и подзаконными нормативными правовыми актами [33].

Отдельного внимания заслуживает часть 3 рассматриваемой статьи, в соответствии с которой организации привлекаются к ответственности за осуществление перевозок с нарушением требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств.

В настоящее время в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» с 1 января 2021 г. утратили силу Порядок организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств, утвержденный Приказом Минтранса России от 8 августа 2018 г. № 296, и Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные Приказом Минтранса России от 15 января 2014 г. № 729. При этом новые редакции указанных нормативных актов Минтрансом России не утверждены. Это создает заметный пробел в соответствующем законодательном регулировании и вызывает сомнения в возможности и правомерности применения в настоящее время положений, которые содержатся в частях с третьей по шестую статьи 12.31.1 КоАП РФ. Считаем, что законодателю необходимо предпринять срочные меры для разрешения данной проблемы, которые могут выражаться либо в соответствующем редактировании статьи 12.31.1 КоАП РФ и исключении из нее соответствующих положений, либо в принятии соответствующего подзаконного акта, который регламентировал бы правила осуществления предрейсового осмотра транспортного средства в современных условиях.

Такой автор, как М.В. Рябчиков в качестве наиболее основных проблем, связанных с реализацией административной ответственности за правонарушения, предусмотренные в главе 12 КоАП РФ, называет частое отсутствие разграничения подобного рода правонарушений в зависимости от критерия наличия или отсутствия материального ущерба в результате

осуществления соответствующих противоправных действий. По мнению указанного автора подобная практика «приводит к формированию злостного типа правонарушителя, который даже не осознает опасности совершаемых им поступков».

Другой выделяемой указанным автором проблемой является отсутствие необходимого нормативного регулирования применения автоматических средств фиксации правонарушений. В частности, он указывает на то, что при продаже транспортного средства информация о смене собственника появляется в соответствующих базах данных не мгновенно, в связи с чем штрафы за обнаруженные средствами видеофиксации нарушения могут первоначально назначаться бывшему собственнику, что будет требовать совершения дополнительных действий сотрудниками правоохранительных органов и повлечет их дополнительные трудозатраты на анализ сложившейся в результате подобного устаревания информации о собственнике транспортного средства ситуации [45].

Можно отметить в связи с этим, что в вопросах практической реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения существуют разнообразные проблемы, требующие для своего разрешения в первую очередь работы отечественного законодателя, который должен осуществлять своевременную коррекцию и доработку существующих в нашем государстве нормативно-правовых актов.

Анализ существующих судебных решений по делам, связанным с назначением административного наказания за правонарушения в области дорожного движения, позволяет говорить о том, что подобного рода вопросы рассматриваются как в рамках административного, так и гражданского и уголовного процессов.

Соответствующие судебные решения бывают изданы на разных уровнях, например, можно сослаться в данном отношении на Постановление Верховного Суда Российской Федерации № 4-АД21-26-К1 от 03 декабря 2021 года [23], в рамках которого рассматривалось административное

правонарушение, предусмотренное статье 12.26 КоАП РФ – невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Высшая судебная инстанция пришла к выводу, что : «согласно пункту 2.3.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 [30] водитель транспортного средства обязан по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. При отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения либо несогласии указанного лица с результатами освидетельствования, а равно при наличии достаточных оснований полагать, что лицо находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения указанное лицо подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения».

Богатая практика в этом отношении имеется у судов го. Тольятти. Так, например, в соответствии с Постановлением № 5-1083/2020 от 28 июля 2020 г. по делу № 5-1083/2020 Центральный районный суд г. Тольятти [22] рассмотрел административное дело, связанное с наездом на велосипедиста («нарушение части 2 статьи 12.24 Кодекса об административных правонарушениях РФ, нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, - влечет наложение административного штрафа в размере от десяти тысяч до двадцати пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет»).

Проблематика реализации института административной ответственности за правонарушения данной группы была проанализирована в

Решении № 2А-2798/2020 2А-2798/2020~М-2033/2020 М-2033/2020 от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-2798/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [43]. В приведенном случае суд рассматривал дело о привлечении гражданина к административной ответственности за административное правонарушение, предусмотренное ч.1 ст.12.8 КоАП РФ, которому было назначено административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на 18 месяцев. Водительское удостоверение было направлено им в административную практику О ГИБДД посредством курьерской службы, однако не было получено органами полиции. В результате органами ГИБДД в выдаче нового удостоверения было отказано, поскольку водительское удостоверение не было сдано им в надлежащем порядке. Между тем, на его запрос в курьерскую службу был получен ответ, что курьер не смог доставить права в отдел административной практики, пытался передать документы в дежурную часть, сотрудники которой отказались принять пакет документов, в квитанции также отказались ставить подпись. Таким образом, водительское удостоверение было доставлено в ГИБДД, но его отказались принять. Сотрудник дежурной части также является должностным лицом и в его обязанности входит прием заявлений и обращений от граждан. Фактически сотрудники ГИБДД отказались выполнять свои служебные обязанности в сфере реализации соответствующей административной ответственности в отношении гражданина.

Может повлиять административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения и на решение вопросов миграции и перемещения физических лиц через государственную границу Российской Федерации. В частности, в Решении № 2А-3228/2020 2А-3228/2020~М-2677/2020 М-2677/2020 от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-3228/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [42] была рассмотрена ситуация, в рамках которой должностным лицом ОБ ДПС ГИБДД У МВД России в отношении гражданина за совершение административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 12.7 КоАП РФ,

вынесено постановление по делу об административном правонарушении о назначении административного наказания в виде штрафа в размере 11000 рублей. Должник в установленный для добровольного исполнения срок не исполнил требования, содержащиеся в постановлении по делу об административном правонарушении. В результате было рассмотрено дело по административному исковому заявлению У МВД России к гражданину об установлении для должника временного ограничения на выезд из Российской Федерации.

Проблемой реализации административной ответственности в области дорожного движения являются частые ошибки сотрудников полиции в области оформления доказательств совершения соответствующего правонарушения. Такого рода дела имеют значительную распространенность в отечественной судебной практике. Так, например, Решением № 12-472/2020 от 22 июля 2020 г. по делу № 12-472/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [38] рассматривалось достаточно типичное в данном отношении дело: гражданин, привлеченный к административной ответственности за совершение правонарушения, предусмотренного ч.5 ст.12.15 КоАП РФ, с назначением административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на один год, обратился в суд, указав, что протокол об административном правонарушении составлен с существенными нарушениями норм административного права, поскольку в факте обвинения не указано о повторности совершенного административного правонарушения. Кроме того, протокол об административном правонарушении содержит не удостоверенные надлежащим образом изменения и дописки, в частности указание на нарушение п. 9.1.1 Правил дорожного движения РФ. Считает, что при таких нарушениях протокол об административном правонарушении не может являться допустимым и должен быть признан незаконным.

Могут быть признаны виновными в совершении административных правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ и соответствующие органы публичной власти. Это может быть связано, в частности, с нарушением

статьи 12.34 КоАП РФ «Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений». Так, в Решении № 12-345/2020 от 22 мая 2020 г. по делу № 12-345/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [37] рассматривается ситуация о признании Администрации г.о.Тольятти виновной в совершении административного правонарушения, предусмотренного ст.12.34 ч.1 КоАП РФ, с назначением административного наказания в виде административного штрафа в размере 100000 рублей.

В судебном заседании представитель Администрации г.о. Тольятти Трапезникова И.А. доводы жалобы поддержала и пояснила, что в силу дефицита бюджета на 2018-2020 год Администрация г.о. Тольятти не имела реальной возможности для своевременного выполнения возложенных на нее обязанностей в части устранения недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, бюджет утвержден с дефицитом.

Суд пришел к выводу, что «в статье 2 ФЗ от 10.12.1995 N196-ФЗ «О безопасности дорожного движения » раскрыты основные термины данного Закона, в частности указано, что под безопасностью дорожного движения понимается состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий; под обеспечением безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий. В соответствии со ст.12 ФЗ от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения » ремонт и содержание дорог на территории РФ должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие состояния дорог правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения , удостоверяется актами контрольных осмотров либо обследований дорог,

проводимых с участием соответствующих органов исполнительной власти. Обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог».

Довольно большую долю в общем массиве дел о совершении административных правонарушений являются споры, связанные с нарушением правил дорожного движения, вызванные несовершенством соответствующего регулирования движения транспорта (неправильная настройка соответствующих светофоров, не установка или ненадлежащая установка соответствующих знаков и т.д.). Примером подобного дела может являться Решение № 12-350/2020 от 22 мая 2020 г. по делу № 12-350/2020 Центрального районного суда г. Тольятти. Фабула данного дела заключалась в том, что при пересечении перекрестка загорелся предупреждающий желтый, а после этого запрещающий красный сигнал светофора, однако в силу п. 13.7 ПДД РФ гражданин обязан был закончить маневр в виде пересечения перекрестка.

Указанные факты позволяют говорить о том, что анализ проблем, возникающих из реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения имеет значительные и многообразные связи с иными проблемами, как правового, так и организационного плана. Исследование соответствующих отношений, таким образом, может иметь не только узкоотраслевой, но и общетеоретический характер.

В настоящее время возможно внесение различного рода предложений, направленных на совершенствование института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, причем подобного рода предложения исходят не только от представителей науки и практики, но и от самого законодателя.

Еще в 2019 году поддержанный Правительством РФ Минюст России представил проекты Кодекса РФ об административных правонарушениях и Процессуального Кодекса РФ об административных правонарушениях на общественное обсуждение. Документы были подготовлены во исполнение поручения Правительства РФ от 4 июня 2019 г. № ДМ-П4-29пр на основе Концепции нового КоАП.

В качестве новшества законодателем предусматривается возможность конфискации автотранспортных средств, а также прицепов, не являющихся орудием или предметами совершения правонарушения, у собственников, привлеченных к административной ответственности за совершение отдельных административных правонарушений.

Предполагается также и ужесточение ответственности за некоторые нарушения в области безопасности дорожного движения. Например, за отказ от прохождения медосвидетельствования на состояние опьянения предлагается штрафовать нарушителей на 40 тыс. руб. и лишать права управления транспортным средством сроком от двух до трех лет. Сегодня за это предусмотрен штраф в размере 30 тыс. руб. с лишением права управления транспортного средства на срок от полутора до двух лет (ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ). Если сегодня должностное лицо, допустившее выпуск на линию неисправного транспортного средства или переоборудованного без разрешения, подвергается штрафу в размере от 5 тыс. до 8 тыс. руб. (ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ), то проектом нового кодекса планируется штрафовать также ИП от 8 тыс. до 10 тыс. руб. и юрлиц на 50 тыс. руб. За наличие на управляемом автомобиле стекла или пленки (тонировки), светопропускание которых не соответствует требованиям техрегламента (ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ), предлагается увеличить штраф с 500 руб. до 1 тыс. руб.

Отдельно предусматривается категория грубых административных правонарушений, к которым планируется причислить не только административные правонарушения экстремистской, коррупционной направленности, но также и административные правонарушения на

транспорте, в области дорожного движения, совершенные лицами в состоянии опьянения.

Указанное обстоятельство позволяет говорить о том, что законодателем в должной мере осознается несовершенство действующих механизмов административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и предпринимаются определенные усилия для повышения эффективности государственного регулирования в данной сфере общественных отношений.

Представляется, что дальнейшее повышение эффективности противодействия административной правонарушаемости в области дорожного движения может быть связано с развитием соответствующих технических средств, которые, с одной стороны, будут не позволять участникам дорожного движения нарушать нормативные предписания, а, с другой стороны, позволят быстро и правильно определять виновников административных правонарушений, если они все же произойдут.

Реальное положение дел в сфере совершенствования института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения показывает, что в его отношении действует целый ряд специальных норм (исключений) в тексте КоАП РФ. Наличие подобного рода исключений позволяет предположить, что распространенность соответствующих общественных отношений и вовлеченность в них всех членов общества заставляет законодателя решать вопросы совершенствования соответствующих институтов первостепенным образом.

## Заключение

Завершая написание выпускной квалификационной работы следует отметить, что нами было уточнено понятие административного правонарушения в области дорожного движения и административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. административная ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения может рассматриваться как один из подинститутов общего явления административной ответственности, имеющий в качестве нормативного основания своей реализации нарушение не любых норм административного права, а соответствующих нормативных установлений, существующих в сфере регулирования именно дорожного движения.

Внимательный анализ соответствующих установлений административного закона позволяет говорить о многообразии составов административных правонарушений в области дорожного движения, а анализ соответствующей правоприменительной практики – о наличии многочисленных проблем в сфере непосредственной реализации данного юридического института.

В качестве административного правонарушения в области дорожного движения необходимо рассматривать виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, нарушающее действующие нормативно-правовые акты в сфере организации дорожного движения, за которое Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Соответствующий институт административной ответственности является сравнительно молодым институтом отечественного административного права - КоАП РСФСР, содержащий в себе 64 состава административных правонарушений в области дорожного движения, многие

из которых были восприняты отечественным законодателем, был принят только в 1985 году и именно с этого момента о данном правовом институте можно говорить как о совокупности юридических норм, обособленных в структуре российского административного права.

Под безопасностью дорожного движения как объекта административно-правовой охраны следует понимать состояние защищенности общественных отношений от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, которые в системе государственного управления обеспечиваются административными методами.

Подобного рода безопасность в настоящее время обеспечивается целой совокупностью нормативно-правовых актов в системе российского права, но нормативно-правовые акты, закрепляющие правила о реализации института административной ответственности в отношении нарушителей соответствующих предписаний являются в данном случае определяющими.

В соответствии с современным содержанием Главы 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которая называется «Административные правонарушения в области дорожного движения», она состоит из сорока трех составов административных правонарушений, в своей совокупности признанных, по мнению отечественного законодателя, обеспечить безопасность общественных отношений в соответствующей сфере государственного управления.

Большое количество составов преступлений, содержащихся в этой главе, вызывает необходимость их классификации, которую мы будем проводить как в зависимости от субъектов, способных совершать соответствующие административные деяния, так и от наличия или отсутствия последствий, нарушения соответствующих административных предписаний.

В качестве первой группы административных правонарушений мы рассмотрим деяния, предполагающие совершение непосредственных нарушений в движении транспортного средства по проезжей части, которые будут обозначены в работе, как «административные правонарушения,

посягающие на правила дорожного движения». В качестве второй группы «административные правонарушения, посягающие на общий порядок организации дорожного движения», а в качестве третьей – «административные правонарушения в области дорожного движения, влекущие причинение ущерба».

Можно прийти к выводу о довольно высокой применимости приведенных составов административных правонарушений и о значительной массе судебной практики, касающейся их применения и накопленной к настоящему времени.

Анализ проблем, возникающих из реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения имеет значительные и многообразные связи с иными проблемами, как правового, так и организационного плана. Исследование соответствующих отношений, таким образом, может иметь не только узкоотраслевой, но и общетеоретический характер.

Особое понимание презумпции невиновности и условий реализации административного штрафа делает составы административных правонарушений главы 12 КоАП РФ, правоприменение и наказание по ним уникальным явлением, отличным от всего остального содержания отечественного административного законодательства.

Законодателем в должной мере осознается несовершенство действующих механизмов административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и предпринимаются заметные усилия для повышения эффективности государственного регулирования в данной сфере общественных отношений.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Батенов Ф.К. Отдельные проблемы привлечения к административной ответственности юридических и должностных лиц за правонарушения в области дорожного движения // Академическая мысль. – 2021. – № 3(16). – С. 92-96.
2. Быков А. И. Видеофиксация административных правонарушений в области дорожного движения в местах производства дорожных работ // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: интеллектуальные транспортные системы и ситуационные центры, Казань, 27–28 февраля 2018 года / Аппарат Президента Республики Татарстан. – Казань: ООО "Центр инновационных технологий", 2018. – С. 44-47
3. Вова К. П. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения :: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Ростов-на-Дону, 2011. – 23 с.
4. Гринева А. В. Некоторые проблемы привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы совершенствования законодательства и правоприменения, Курск, 15 ноября 2018 года. – Курск: ООО "Планета+", 2018. – С. 125-129.
5. Закон Самарской области от 1.11.2007 №115-ГД «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» // "Волжская коммуна", № 207(26005), 07.11.2007
6. Зейналов, Ф. Н. Фотография и видеозапись как основные виды доказательств по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2020. – № 1(3). – С. 174-182.
7. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) (утратил силу) // Свод законов РСФСР, т. 8, с. 401.

8. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях (постатейный) / под общ. ред. Н.Г. Салищевой. 7-е изд. М.: 2011. – 678 с.

9. Костюк, В. В. Вопросы квалификации административных правонарушений в области дорожного движения // NovaUm.Ru. – 2020. – № 28. – С. 176-178.

10. Кретов В.В., Севрюгин В.Е. О необходимости установления административной ответственности за правонарушения в области дорожного хозяйства Российской Федерации // Административное и муниципальное право. - 2015. - № 4. - С. 386

11. Кутякин С. А. Некоторые проблемные аспекты применения института малозначительности в делах об административных правонарушениях в области дорожного движения // Вестник Российского нового университета. Серия: Человек и общество. – 2019. – № 4. – С. 143-150.

12. Лохбаум В. А. Административная ответственность в системе предупреждения административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник ГОУ ДПО ТО "ИПК и ППРО ТО". Тульское образовательное пространство. – 2020. – № 3. – С. 105-108.

13. Лысов Н. Н. Теория и практика разграничения административных правонарушений и преступлений в области обеспечения безопасности дорожного движения // Уголовное производство: процессуальная теория и криминалистическая практика : Материалы VI Международной научно-практической конференции, Симферополь-Алушта, 26–27 апреля 2018 года. – Симферополь-Алушта: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2018. – С. 62-64.

14. Лянной, Г. Г. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения (на примере Иркутской области) // Актуальные проблемы деятельности участкового уполномоченного полиции на современном этапе : Сборник научных трудов Межведомственной научно-практической конференции,

Москва, 24 ноября 2020 года. – Москва: Московский университет МВД, 2020. – С. 122-125.

15. Макшанов, В. Л. Административная ответственность как вид юридической ответственности // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2021. – № 10-2(61). – С. 206-208.

16. Маркина Э. В. Актуальные вопросы административной ответственности как института административного права и ее отличия от других видов юридической ответственности // Вестник Московского университета МВД России. – 2018. – № 6. – С. 236-238.

17. Михеев Д. Н. Нормативное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Наука. Образование. культура. актуальные проблемы и практика решения (Федеральный и региональный аспекты) : Сборник трудов XI всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Прокопьевск, 22 ноября 2018 года. – Прокопьевск: филиал КузГТУ в г. Прокопьевске, 2018. – С. 217-222.

18. Москаленко, С. С. Судопроизводство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук – Омск, 2009. – 238 с.

19. Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 50597–2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26.09.2017 г. № 1245-ст [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

20. Полное собрание Законов Российской Империи. Собрание второе. Том XIV.СПб., 1839. № 12166. 1437с

21. Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, утвержденное постановлением

Правительства РФ от 7 октября 2020 г. № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

22. Постановление № 5-1083/2020 от 28 июля 2020 г. по делу № 5-1083/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

23. Постановление Верховного Суда Российской Федерации № 4-АД21-26-К1 от 03 декабря 2021 года [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

24. Постановление от 5 марта 2021 г. по делу № 12-249/2019 // [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

25. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета от 3 июля 2019 г. №142

26. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. N 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»// Бюллетене Верховного Суда Российской Федерации, февраль 2009 г., № 2

27. Постановление Правительства РФ от 06.04.2019 г. № 413 «Об утверждении Правил изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза “О безопасности колесных транспортных средств”» // СЗ РФ. 2019. № 15 (ч. IV), ст. 1779.

28. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // Собрание актов

Президента и Правительства Российской Федерации от 22 ноября 1993 г., № 47, ст. 4531

29. Постатейный комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях. Под ред. Липатова Э.Г., Чаннова С.Е.- М.: ГроссМедиа, 2008. – 588 с.

30. Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации от 22 ноября 1993 г., № 47, ст. 4531

31. Правила организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23 сентября 2020 г. № 152714 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

32. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 22008 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

33. Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные постановлением Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 158628 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

34. Приказ МВД России от 10.09.2019 г. № 612 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по выдаче разрешения на внесение изменений в конструкцию находящегося в эксплуатации колесного транспортного средства». URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 06.11.2019 (дата обращения: 08.02.2022)

35. Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. N 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками

дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета от 13 октября 2017 г. № 232

36. Ремизов П. В. Современное состояние превентивной функции административной ответственности // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2017. – № 4(40). – С. 322-323.

37. Решение № 12-345/2020 от 22 мая 2020 г. по делу № 12-345/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

38. Решение № 12-472/2020 от 22 июля 2020 г. по делу № 12-472/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

39. Решение № 12-473/2020 от 22 мая 2020 г. по делу № 12-473/2020 // [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

40. Решение № 12-564/2020 от 3 июля 2020 г. по делу № 12-564/2020 // [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

41. Решение № 12-969/2016 от 11 ноября 2016 г. по делу № 12-969/2016 // [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

42. Решение № 2А-3228/2020 2А-3228/2020~М-2677/2020 М-2677/2020 от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-3228/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

43. Решение № 2А-2798/2020 2А-2798/2020~М-2033/2020 М-2033/2020 от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-2798/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

44. Руднев, А. С. Проблемы установления административной ответственности юридических лиц за правонарушения в области дорожного движения и пути их решения // Государство и право. – 2021. – № 8. – С. 81-89.

45. Рябчиков, М. В. Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области организации дорожного движения // NovaUm.Ru. – 2021. – № 31. – С. 141-143.

46. Соколов В. А. Административная ответственность как вид юридической ответственности // Конституция Российской Федерации: теория и практика реализации : Сборник материалов Всероссийской научно-теоретической конференции, Ростов-на-Дону, 12 декабря 2017 года, 2018. – С. 164-170.

47. Токолова А. Ю. Административная ответственность как вид юридической ответственности // Проблемы государственно-правового строительства в современной России: анализ, тенденции, перспективы : Сборник материалов V Международной научно-практической конференции, Курск, 27 апреля 2020 года. – Курск: ООО "Планета", 2020. – С. 186-189.

48. Толстоба С. Н. К вопросу о субъекте административного правонарушения, предусмотренного статьями 12.33 и 12.34 КоАП РФ // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права, Санкт-Петербург, 27 марта 2020 года.. – С. 576-580.

49. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ // Собрании законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. N 25 ст. 2954

50. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрании законодательства Российской Федерации от 5 июля 2021 г. № 27 (часть II) ст. 5351

51. Указ Президиума ВС СССР от 15.03.1983 N 8918-X «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» (утратил силу) // Ведомости ВС СССР, 1983, N 12, ст. 174

52. Федеральном закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 января 2011 г. № 1 ст. 2

53. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации от 11 декабря 1995 г., № 50, ст. 4873

54. Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» // Собрание законодательства Российской Федерации от 14 января 2002 г. № 2 ст. 133

55. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрании законодательства Российской Федерации от 6 мая 2002 г. № 18 ст. 1720

56. Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

57. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

58. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс»

59. Федеральный закон от 31 июля 2020 года № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 августа 2020 г. № 31 (часть I) ст. 5017

60. Хачатуров Р.Л., Липинский Д.А. Общая теория юридической ответственности. - СПб.: Изд. "Юридический центр Пресс", 2007. — 950 с.

61. Часть вторая Гражданского кодекса Российской Федерации от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 29 января 1996 г. № 5 ст. 410

62. Шкеля О. В. К вопросу об определении субъекта административного правонарушения в области дорожного движения // Общество и право. – 2019. – № 4(70). – С. 85-89.

63. Шустикова М. В. Особенности административной ответственности как форма юридической ответственности // Научный дайджест Восточно-Сибирского института МВД России. – 2020. – № 6(9). – С. 258-263. – EDN YFOURD.

64. Юсупов В. А. Административная ответственность и законодательство об административной ответственности в России / В. А. Юсупов // Вестник Евразийской академии административных наук. – 2016. – № 2(35). – С. 7-14.