

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

Д.С. Шестаков

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н., доцент, А.Н. Станкин

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

Тольятти 2022

Аннотация

Обеспечение безопасности дорожного движения - важнейшая составляющая национальной безопасности, поскольку ежегодно в России в результате дорожно-транспортных происшествий получает ранение и гибнет большое количество граждан. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является комплексной, и включает в себя разные аспекты: экономический, социальный, культурный, правовой. Что касается правового аспекта, что здесь особо следует выделить административную ответственность за нарушение правил дорожного движения, призванную обеспечить общественные отношения в данной сфере. Ближе к данному виду правонарушений стоят преступления в сфере дорожного движения. В связи с чем необходимо рассмотреть природу административных и уголовных правонарушений и особенности ответственности за данные деяния.

Цель работы – выявление проблем квалификации нарушения правил дорожного движения как административного правонарушения. Задачи исследования: дать общую теоретическую характеристику административного правонарушения; охарактеризовать общие черты и различия административного правонарушения и преступления; проанализировать особенности квалификации административной ответственности в области дорожного движения; исследовать проблемы разграничения административной и уголовной ответственности в области дорожного движения; рассмотреть проблемы в законодательстве и в правоприменительной практике в соответствующей сфере.

Объектом исследования является нарушение правил дорожного движения, а предметом исследования - его административно-правовая характеристика.

Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемых источников и используемой литературы.

Оглавление

| | |
|--|-----|
| Введение | 4 |
| Глава 1 Юридическая природа административного правонарушения и преступления | 6 |
| 1.1 Понятие и признаки административного правонарушения | 6 |
| 1.2 Отграничение административного правонарушения от преступления | 28 |
| Глава 2 Проблемы квалификации смежных составов административных правонарушений и преступлений в области дорожного движения | 51 |
| 2.1 Особенности квалификации административной ответственности в области дорожного движения..... | 51 |
| 2.2 Проблемы разграничения административной и уголовной ответственности в области дорожного движения | 93 |
| Заключение | 98 |
| Список используемых источников и используемой литературы | 101 |

Введение

Автомобильный транспорт имеет важнейшее значение для современной жизни. Доля автотранспорта по отношению к иным видам транспорта ежегодно возрастает, появляются новые виды транспорта. К сожалению, одновременно возрастает процент аварийности, в том числе и с тяжкими последствиями. Только по официальным данным ГИБДД России, в стране за 2021 год произошло 133331 дорожно-транспортное происшествие, в которых погибло 14874, ранено 167856 человек. Безусловно, проблема безопасности дорожного движения является комплексной, включающей в себя социальные, экономические, политические, культурные, технические, правовые и иные аспекты.

Одним факторов, влияющих на общественные отношения в области дорожного движения, является юридическая административная ответственность. Она призвана минимизировать негативные последствия «автомобилизации» в стране. Между тем, процент аварийности в стране не снижается, что требует дальнейших научных исследований в данной сфере. От успешного решения данной проблемы во многом зависит жизнь и здоровье граждан.

Цель работы – выявление проблем квалификации нарушения правил дорожного движения как административного правонарушения.

Цель работы предопределяет задачи исследования, среди которых выделить:

- дать общую теоретическую характеристику административного правонарушения;
- охарактеризовать общие черты и различия административного правонарушения и преступления;
- проанализировать особенности квалификации административной ответственности в области дорожного движения;
- исследовать проблемы разграничения административной и

уголовной ответственности в области дорожного движения

– рассмотреть проблемы в законодательстве и в правоприменительной практике в соответствующей сфере.

Объектом исследования является нарушение правил дорожного движения, а предметом исследования - его административно-правовая характеристика.

Методологическую основу исследования составляют диалектический, системно-структурный, сравнительно-правовой, социологический и исторический методы.

Эмпирическую базу исследования составляют: Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс РФ, Кодекс об административных правонарушениях РФ, иные нормативные акты федерального уровня, а также материалы правоприменительной практики.

Теоретической основой исследования послужили разработки таких исследователей, как А.А. Выгузова, А.А. Гогин, В.Н. Додонова, Д.А. Липинский, В.Н. Постникова, Н.Н. Черногор и других.

Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка используемых источников и используемой литературы.

Глава 1 Юридическая природа административного правонарушения и преступления

1.1 Понятие и признаки административного правонарушения

Из ст. 2.1 Кодекса РФ об административных правонарушениях [13] (далее - КоАП) следует, что административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Несмотря на легальное закрепление, исследователями разработано достаточно много определений административного правонарушения.

Например, Ю.А. Яницкий считает, что «административным правонарушением признается виновно совершенное деяние физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность». При этом административная ответственность за правонарушения, предусмотренные Кодексом и другими нормативными актами, наступает при условии, что эти нарушения по своему характеру не влекут за собой в соответствии с действующим законодательством уголовной ответственности [20].

Понятие административного правонарушения охватывает ряд признаков. Во-первых, это деяние, т.е. действие или бездействие, во-вторых, общественно опасное, в-третьих, противоправное, в-четвертых, виновное, в-пятых, наказуемое деяние.

Административное правонарушение как деяние представляет собой единство физического и психического начала, т.е. это осознанный, волевой акт

человеческого поведения, выраженного в подконтрольном сознанию, мотивированном действии или бездействии, предусмотренном конкретной статьей КоАП РФ об административных правонарушениях. Оно включает в себя цель, средства, результат и сам процесс деяния, а также охватывает такие личностные категории, как мотивы, ценностные ориентации, психологическое отношение к содеянному.

Административное правонарушение - это вариант отклоняющегося поведения, которое принимает форму действия либо бездействия.

Действие - это активное нарушение установленной обязанности или законного требования; нарушение конкретного запрета, правила, нормы, стандарта (например, управление транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения, нарушение правил пользования жилыми помещениями, нарушение требований государственных стандартов, правил обязательной сертификации, нарушение требований нормативных документов по обеспечению единства измерений).

Бездействие - это пассивное поведение, выражающееся в несовершении лицом тех действий, которые оно должно было и могло совершить в силу лежащих на нем обязанностей (например, уклонение от подачи декларации о доходах, неисполнение предписаний федерального антимонопольного органа, невыполнение родителями или лицами, их заменяющими, обязанностей по воспитанию и обучению детей).

Сущность административного правонарушения определяется его общественной опасностью. Государство, закрепляя в нормах права обязательные правила поведения, предусматривает возможность применения за их нарушение государственного принуждения. Именно общественная опасность правонарушения обуславливает ответственность за его совершение. Отсутствие данного признака свидетельствует и об отсутствии правонарушения.

Любое административное правонарушение, посягая на установленный порядок, причиняет ему тот или иной вред, нарушает упорядоченность, согласованность, гармоничность управленческих отношений. При этом нежелательный результат может проявляться как в реальном вреде (мелкое хищение, безбилетный проезд), так и в создании условий для наступления вреда (нарушение санитарно-гигиенических и санитарно-противоэпидемических правил).

Законодатель при определении в ст. 2.1. КоАП административного правонарушения в числе его признаков не называет общественную опасность, в отличие от понятия преступления.

Юридическим выражением признака общественной опасности административного правонарушения является противоправность. Государство, признавая то или иное действие либо бездействие общественно опасным, устанавливает правовые запреты на их совершение. Противоправность состоит в том, что определенное лицо совершает действие, запрещенное нормой права, или не совершает действия, предписанного правовым актом.

Административное правонарушение посягает на регулируемые и охраняемые нормами административного права общественные отношения. Противоправность деяния заключается в нарушении или невыполнении юридическим лицом, должностным лицом или гражданином установленных правил, норм, стандартов и требований. При этом противоправное деяние не связывается правовой нормой с обязательным наступлением вредных последствий. Для привлечения к административной ответственности обычно достаточно самого факта нарушения (невыполнения) требований, предписанных правовой нормой, так как административные правонарушения в рассматриваемой сфере считаются оконченными с момента совершения самих противоправных деяний, т.е. создания угрозы тем или иным общественным отношениям.

Отметим, что отдельные исследователи вместо термина «общественная опасность» предпочитают применять термин «общественная вредность» [7].

Необходимо иметь в виду, что противоправность заключается в совершении деяния, нарушающего нормы не только административного, но и ряда других отраслей права, например, конституционного, гражданского, финансового, налогового, таможенного, земельного, экологического, трудового. Главное здесь состоит в том, что соблюдение этих норм права охраняется мерами административной ответственности.

Таким образом, меры административного наказания могут быть применены лишь в том случае, если конкретное деяние предусмотрено нормой права.

Административным правонарушением является виновное действие либо бездействие, т.е. деяние, представляющее собой проявление воли и разума действующего (или бездействующего) лица. В обществе действуют люди, обладающие сознанием, поступающие обдуманно, стремящиеся к определенным целям.

При совершении административного правонарушения вина может выражаться в форме как умысла, так и неосторожности. Вина - это психическое отношение правонарушителя к совершенному общественно опасному, противоправному действию или бездействию, его последствиям в форме умысла либо неосторожности. Наличие вины правонарушителя (физического или юридического лица) в той или иной форме является необходимым признаком административного правонарушения.

Вместе с тем КоАП в ст. «Административное правонарушение» дает новое довольно специфическое определение вины юридического лица: «Юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых настоящим Кодексом или законом субъекта

Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению».

Важный признак административного правонарушения - его административная наказуемость. Конкретное действие либо бездействие может быть признано административным правонарушением только в том случае, если за его совершение законодательством предусмотрена административная ответственность.

Как отмечает Д.А. Липинский, определение наказания, даваемого в КоАП, специально не содержит указания на признак виновности, но в нем есть указание на административное правонарушение, а при обращении к статье КоАП, регламентирующей понятие административного правонарушения, мы видим, что вина является обязательным признаком. Таким образом, и здесь мы сталкиваемся с особенностями законодательной техники, используемой при формулировании тех или иных юридических конструкций [16].

Статьей 4.6 КоАП установлено, что состояние административной наказанности, как правило, если иное не установлено законом, продолжается в течение года со дня окончания исполнения постановления о назначении административного наказания и аннулируется по его истечении автоматически, т.е. без особого решения или санкционирования какого-либо государственного органа или должностного лица. Лицо после истечения этого срока считается не подвергнутым административному наказанию.

Повторное совершение административного правонарушения в состоянии административной наказанности до истечения сроков давности привлечения к ответственности, установленных действующим законодательством, может повлечь назначение более сурового административного наказания, как правило, крупных штрафных санкций и даже административного ареста.

Признаки административного правонарушения, закрепленные в праве, в совокупности образуют сложный юридический состав, являющийся

единственным основанием административной ответственности правонарушителя. Вместе с тем совокупность признаков административного правонарушения и его юридический состав - явления не тождественные.

В теории административного права под составом административного правонарушения понимается единство установленных КоАП объективных и субъективных признаков, характеризующих конкретное общественно опасное деяние как административное правонарушение (например, незаконное врачевание (целительство), занятие проституцией, самоуправство). К объективным элементам состава относятся: объект посягательства, т.е. регулируемые и охраняемые административным правом общественные отношения, и объективная сторона административного правонарушения - внешние признаки, характеризующие противоправные действие или бездействие, результат посягательства, причинную связь между деянием и наступившими последствиями, место, время, обстановку, способ, орудия и средства совершенного административного правонарушения.

К субъективным элементам состава относятся признаки, характеризующие субъекта административного правонарушения (возраст, вменяемость, особенности административно-правового статуса - гражданин, должностное лицо, юридическое лицо), вина в форме умысла или неосторожности, мотив и цель правонарушения.

Таким образом, состав административного правонарушения характеризуют четыре элемента: объект, объективная сторона, субъект, субъективная сторона.

Общим объектом административного правонарушения являются общественные отношения, возникающие в области исполнительно-распорядительной деятельности и регулируемые нормами административного, а в ряде случаев конституционного, экологического, таможенного, трудового, земельного, финансового и других отраслей права. В качестве родового объекта административного правонарушения выступают: личность, права и свободы

граждан; общественная безопасность; собственность; государственный и общественный порядок; отношения в сфере экономики; установленный порядок управления.

Каждое конкретное правонарушение имеет видовой, т.е. непосредственный, объект посягательства (общественная нравственность, честь, достоинство граждан - при мелком хулиганстве). При этом в процессе правоприменения очень важно выявить конкретную норму права, запрет, законное требование, правило, стандарт, которые были нарушены и содержат описание непосредственного объекта посягательства.

Объективная сторона состава характеризует правонарушение как антиобщественный акт внешнего поведения нарушителя норм права, влекущий административную ответственность и выражающийся в действии или бездействии и наступившем результате.

Содержание объективной стороны характеризуют такие квалифицирующие признаки, как повторность, неоднократность, злостность, систематичность противоправного посягательства, являющегося правонарушением.

Повторность означает совершение одним и тем же лицом в течение года однородного правонарушения, за которое оно уже подвергалось административному наказанию (т.е. в состоянии административной наказанности). Этот квалифицирующий признак служит обстоятельством, отягчающим ответственность, и влечет более строгое административное наказание.

Неоднократностью административного проступка признается совершение более двух однородных правонарушений, предусмотренных конкретной статьей КоАП об административных правонарушениях.

Злостное правонарушение - повторно совершающиеся административные правонарушения, несмотря на применяющиеся к ним ранее меры административного принуждения [9].

Признак злостности характеризует упорство, четко выраженное нежелание правонарушителя подчиниться неоднократно предъявляемым законным требованиям, предупреждениям полномочного должностного лица, представителя власти, другого компетентного лица. Это, например, неповиновение законному распоряжению или требованию военнослужащего в связи с исполнением им обязанностей по охране Государственной границы РФ. Данное обстоятельство в Кодексе отнесено к отягчающим административную ответственность.

Систематическим признается правонарушение, совершаемое в течение года несколько раз (более трех нарушений), причем в какой-либо одной сфере, одними и теми же субъектами. В качестве примера можно назвать систематическое нарушение водителями Правил дорожного движения [26] (далее - ПДД). Подобные правонарушения влекут максимальную санкцию в пределах, установленных конкретной статьей Кодекса об административных правонарушениях.

Под продолжаемым административным правонарушением понимается совершение одним и тем же лицом нескольких тождественных (сходных) правонарушений, за каждое из которых нарушитель должен привлекаться к административной ответственности. Например, КоАП предусматривает ответственность за нарушение порядка объявления выходных данных тех или иных изданий. Неоднократное совершение таких правонарушений и следует рассматривать как продолжаемое. Длительным административным проступком является длительное невыполнение требований правовой нормы в виде действия или бездействия.

Объективная сторона правонарушений, влекущих административную ответственность юридических лиц, выражается в действии или бездействии руководителей, других должностных лиц либо представителей предприятий,

учреждений и организаций, нарушивших установленные для юридических лиц требования, правила, нормы и стандарты.

Анализ объективной стороны административного правонарушения предполагает выявление причинной связи между конкретным противоправным деянием и наступившими в результате его последствиями. Установить необходимую причинную связь (причинно-следственную зависимость) между противоправным действием (или бездействием) и наступившим результатом - значит проанализировать, каковы физические и общественные свойства наступившего результата; выявить все обстоятельства данного дела, условия, повлекшие наступление результата; оценить роль каждого из выясненных обстоятельств, приведших в совокупности к тому или иному результату.

Субъектами административного правонарушения являются физические и юридические лица. Общим субъектом административного правонарушения признаются вменяемые, достигшие 16 лет граждане России.

Специальным субъектом административного проступка выступают должностные лица, родители несовершеннолетних детей, находящиеся на территории нашей страны иностранные граждане, не пользующиеся дипломатическим иммунитетом, и лица без гражданства.

Особым субъектом административного правонарушения являются военнослужащие и находящиеся на военных сборах граждане, а также сотрудники органов внутренних дел, органов уголовно-исполнительной системы, таможенных органов, которые за административные проступки несут ответственность по дисциплинарным уставам и другим нормативным актам. Однако за нарушение правил режима Государственной границы РФ, пограничного режима, режима в пунктах пропуска через Государственную границу РФ, Правил дорожного движения, требований пожарной безопасности вне места службы, правил охоты, рыболовства и охраны рыбных запасов, таможенных правил, административных правонарушений в области налогов,

сборов и финансов и некоторых других они несут административную ответственность на общих основаниях. Исключение из этой общей нормы (ст. 2,5 КоАП) состоит в том, что к указанным лицам не может быть применен административный арест, а к военнослужащим, проходящим военную службу по призыву, кроме того, административный штраф. Вместе с тем полномочные органы и должностные лица, рассматривая дела об административных правонарушениях, совершенных военнослужащими, могут вместо применения административного наказания передавать материалы о правонарушении соответствующим органам военного управления (командиру воинской части, военному коменданту, начальнику гарнизона) для решения вопроса о привлечении виновных к дисциплинарной ответственности.

Существенными особенностями в качестве субъектов административных правонарушений характеризуются должностные лица. Они несут административную ответственность не только за собственные действия (бездействие), связанные с неисполнением либо ненадлежащим исполнением ими своих служебных обязанностей, но и за действия подчиненных им работников, нарушающих соответствующие правила.

Понятие должностного лица ранее содержалось только в УК РФ (примечание к ст. 285) [32]. Теперь это понятие установлено и в КоАП (примечание к ст. 2.4).

Под должностными лицами, согласно КоАП, понимаются лица, постоянно, временно или по специальному полномочию осуществляющие функции представителя власти, т.е. наделенные в установленном законом порядке распорядительными полномочиями в отношении лиц, не находящихся от них в служебной зависимости. К ним относятся также лица, выполняющие организационно-распорядительные или административно-хозяйственные функции в государственных органах, органах местного самоуправления,

государственных и муниципальных организациях, а также в Вооруженных Силах РФ, других войсках и воинских формированиях Российской Федерации.

Совершившие административные правонарушения в связи с выполнением организационно-распорядительных и административно-хозяйственных функций руководители и другие работники иных организаций, а также лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как должностные лица, если законом не установлено иное.

Проблематика административной ответственности в области дорожного движения в настоящее время в связи с периодически вносимыми изменениями в КоАП привлекает внимание отечественных исследователей как относительно анализа общих положений об административной ответственности, так и относительно специфики привлечения к административной ответственности за правонарушения, составы которых объединены в гл. 12 КоАП РФ, отдельных субъектов административной ответственности, в частности должностных и юридических лиц [4]. Следует отметить, что в ряде случаев закон предусматривает административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения индивидуальных предпринимателей по правилам, применяемым к юридическим лицам (примечания к ст. 12.21.1, 12.23, 12.31, 12.31.1, 12.32 КоАП РФ).

Однако в рамках настоящего исследования ограничимся только анализом особенностей административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения должностными и юридическими лицами, поскольку специфика ответственности индивидуальных предпринимателей в данном случае ограничивается лишь применением мер ответственности, аналогичным тем, которые применимы при привлечении к административной ответственности юридических лиц.

Административная ответственность должностных лиц прямо предусмотрена составами административных правонарушений в двенадцати статьях гл. 12 КоАП РФ, юридических лиц - в десяти статьях гл. 12 КоАП РФ. При этом в научной литературе неоднократно рассматривался и рассматривается вопрос о расширении сферы применения иных составов административных правонарушений, включенных в гл. 12 КоАП РФ, поскольку юридические лица следует рассматривать как собственников (владельцев на иных вещных правах) транспортных средств. На расширение круга субъектов ответственности по ч. 1 - 6 ст. ст. 12.21.1 и ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ прямо указывает, например, А.Ю. Якимов, предлагающий в указанных составах административных правонарушений установить особо меру ответственности для юридических лиц - собственников (иных владельцев) транспортных средств, предоставивших транспортные средства своим работникам для выполнения трудовой функции [40]. С указанным автором соглашается Е.В. Климович [12].

Таким образом, налицо стремление и законодателя, и ученых-административистов к расширению объема ответственности должностных и юридических лиц в области дорожного движения.

Второй тенденцией в развитии административного законодательства, также признаваемой подавляющим большинством отечественных авторов, является явно выраженная репрессивная направленность, что находит отражение прежде всего в санкциях административно-правовых норм. Так, например, В.В. Головки при сравнительном анализе санкций административно-правовых норм, содержащихся в статьях гл. 12 КоАП РФ, отмечает усиление мер ответственности в сравнении с предыдущими редакциями КоАП РФ от двух до десяти раз [8].

В целом репрессивный характер развития административного законодательства отечественные исследователи, например Е.С. Панфилова [19], оправдывают необходимостью борьбы за обеспечение безопасности дорожного движения, однако в отношении должностных и юридических лиц ужесточение

меры ответственности, которое мы наблюдаем с 2007 г., т.е. с принятия Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», а в особенности - с принятия Федерального закона от 23 июля 2013 г. № 196-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» [33], далеко не всегда оправданно. Прежде всего это касается ответственности должностных лиц. Если, к примеру, санкции ч. 1 – 2 ст. 12.31 КоАП РФ предусматривают штрафы в отношении указанных лиц от пятисот рублей до пяти тысяч рублей - и это можно признать вполне разумной мерой ответственности, - то санкции ч. 3 и 4 той же статьи КоАП РФ размеры штрафов устанавливают уже в размере двадцать и двадцать пять тысяч рублей соответственно.

Если учитывать размеры средних зарплат в регионах - а организации - владельцы транспортных средств являются, как правило, коммерческими организациями, - то указанные размеры штрафов в двадцать - двадцать пять тысяч рублей во многих регионах будут максимально приближены к средней месячной оплате труда, что свидетельствует о значительном для правонарушителей претерпевании при совершении правонарушения, которое, как принято считать, не обладает большой степенью общественной опасности.

Аналогично можно говорить и о мере ответственности юридических лиц, поскольку градация размеров штрафов, предусмотренных санкциями статей, объединенных в гл. 12 КоАП РФ, предполагает разброс размеров штрафных санкций от 50 000 до 500 000 рублей, причем размер штрафных санкций в отношении юридических лиц в большинстве случаев составляет от 400 000 рублей до 500 000 рублей или устанавливается безальтернативная санкция в виде штрафа в размере 500 000 рублей (есть и исключения: санкция ч. 1 ст. 13.34 КоАП

РФ предусматривает размер административного штрафа для юридических лиц от 200 000 до 300 000 рублей).

Отечественные исследователи в большинстве случаев, анализируя многократное увеличение размеров штрафов в сравнении с ранними (до 2013 г.) редакциями КоАП РФ, не дают своей оценки целесообразности и обоснованности такой позиции законодателя, хотя и отмечают, что в случае нарушения обязанности по уплате штрафа, сроки и порядок исполнения которой установлены ст. 32.2 КоАП РФ, к нарушителю в соответствии с ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ применяется санкция, двукратно превышающая размер штрафа, т.е. при несвоевременной уплате назначенного штрафа мера ответственности должностного лица может увеличиться до 150 000 рублей, а юридического лица - до полутора миллионов рублей, что представляет собой существенные потери для большинства должностных и юридических лиц [17].

Таким образом, следует признать, что современный подход законодателя к пониманию меры ответственности за совершение административных правонарушений в области дорожного движения характеризуется отсутствием дифференциации мер ответственности относительно доходов должностных лиц и финансового положения юридических лиц, а также не предполагает альтернативности санкций.

Следующим проблемным вопросом следует назвать отражение в административном законодательстве пропорциональности мер административной ответственности тяжести совершенного административного правонарушения.

В подавляющем большинстве случаев нормы статей, объединенных в гл. 12 КоАП РФ, устанавливающих административную ответственность должностных и юридических лиц в области дорожного движения, предусматривают максимальные меры административной ответственности для указанных лиц, т.е. штрафы в размере от 20 000 рублей до 50 000 рублей в

отношении должностных лиц и штрафы в размере от 400 000 рублей до 500 000 рублей либо безальтернативно в размере 500 000 рублей в отношении юридических лиц. Следовательно, анализируя порядок размещения статей закона в нормативном материале гл. 12 КоАП РФ, можно сделать вывод, что фактически в гл. 12 КоАП РФ отсутствует дифференциация норм, регулирующих отношения административной ответственности в области дорожного движения по признаку соотношения тяжести правонарушения и той меры наказания, которая устанавливается за его совершение. В отдельной статье закона может быть такая дифференциация, что отражается в тех статьях КоАП РФ, которые являются многосоставными, например, ст. 12.4, 12.21.1, 12.21.2, 12.23, 12.31 КоАП РФ, однако и в данном случае дифференциация наказаний для должностных и юридических лиц предусматривается далеко не всегда, причем это более характерно для определения меры административной ответственности юридических лиц.

Примером пропорциональности административной ответственности тяжести совершенного правонарушения можно считать нормы ст. 12.4 КоАП РФ, ч. 1 - 3 которой устанавливают меры ответственности для должностных лиц от меньшей к большей. Размеры штрафов для юридических лиц остаются неизменными (за исключением санкции ч. 1 указанной статьи, устанавливающей дифференцированное наказание).

Приведенный анализ норм административного законодательства, устанавливающего ответственность должностных и юридических лиц в области дорожного движения, показывает, что законодатель фактически не учитывает при определении меры ответственности за совершение правонарушений, признаки которых определяются статьями, объединенными в гл. 12 КоАП РФ, требования дифференциации наказания в зависимости от тяжести содеянного, размера и характера причиненного ущерба, степени вины правонарушителя и иных существенных обстоятельств, обуславливающих индивидуализацию при

применении взыскания, как на это указывается в Постановлении Конституционного Суда Российской Федерации (далее - КС РФ) от 6 декабря 2012 г. № 31-П [23].

Судебная практика также часто доказывает несовершенство норм административного законодательства, устанавливающих административную ответственность должностных и юридических лиц. В качестве примера можно привести судебную практику по ст. 12.34 КоАП РФ. Как отмечается в Постановлении Верховного Суда Российской Федерации (далее - ВС РФ) от 28 августа 2020 г. № 41-АД20-9 [22], норма ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ не содержит указаний на исключительные признаки субъекта соответствующего административного правонарушения, следовательно, таким субъектом может быть любое должностное или юридическое лицо, ответственное за состояние дорог и дорожных сооружений. Следовательно, делает вывод высший орган судебной власти, к административной ответственности можно привлекать любое должностное лицо, уполномоченное работодателем отвечать за состояние дорог и дорожных сооружений, а для установления виновного лица необходимо убедиться в соответствующем определении работодателем трудовой функции должностного лица.

Должностные лица, привлекаемые к административной ответственности по ст. 12.34 КоАП РФ, в качестве основания для отмены вынесенного постановления о привлечении к административной ответственности указывают, что в протоколе об административном правонарушении не отражены документы, устанавливающие круг должностных обязанностей, что является нарушением требований административного законодательства к составлению протокола, а поскольку протокол выступает процессуальным основанием для вынесения соответствующего постановления, следовательно, и постановление об административном правонарушении, по мнению лица, привлекаемого к административной ответственности, является незаконным и необоснованным.

В практике рассмотрения судами дел об административных правонарушениях доказательства виновности должностных лиц собираются на стадии административного расследования уполномоченным органом государственной власти (в указанном случае - должностным лицом Госавтоинспекции соответствующего территориального подразделения МВД России). Однако, если указывать в качестве обоснования документы работодателя должностного лица, привлекаемого к административной ответственности, уже на стадии составления протокола об административном правонарушении, вероятно, снизилась бы нагрузка на суды, рассматривающие данные административные дела, поскольку для лица, привлекаемого к административной ответственности, были бы более понятны основания привлечения к ответственности и доказательства его виновности.

Приведенный пример из практики ВС РФ является типичным, к аналогичным выводам ВС РФ приходил и при рассмотрении других дел.

Кроме того, при составлении протокола об административном правонарушении следует точно определять объем ответственности должностного лица, поскольку при рассмотрении жалобы должностного или юридического лица на вынесенное постановление о привлечении виновного лица к административной ответственности следует точно установить, виновно ли должностное или юридическое лицо в совершении именно того административного правонарушения, за совершение которого привлекается к ответственности. В качестве примера можно привести судебную практику по той же ст. 12.34 КоАП РФ: Постановлением ВС РФ от 9 апреля 2019 г. № № 5-АД19-13 [21] были отменены вынесенные ранее судебные постановления, а дело направлено на новое рассмотрение в связи с тем, что суды ранее не установили точно принадлежность участка дороги, на котором выявлена выбоина, что привело к появлению неустранимых противоречий и, как следствие, к вынесению необоснованных судебных постановлений.

Приведенные примеры из практики ВС РФ показывают необходимость более точного определения обязательных действий должностных лиц Госавтоинспекции при проведении дорожного надзора, а также административных расследований в рамках привлечения должностных и юридических лиц к административной ответственности, предусмотренной ст. 12.33 и 12.34 КоАП РФ, на уровне рекомендаций Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденных соответствующими приказами. В рекомендациях следует предусмотреть необходимость истребования у работодателя должностного лица, ответственного за состояние дорог и дорожных объектов, трудового договора, должностной инструкции, иных документов, доказывающих наличие соответствующей трудовой обязанности, а при привлечении к административной ответственности юридических лиц требовать у компетентных органов предоставления документов, подтверждающих принадлежность дорог и дорожных объектов привлекаемому к административной ответственности лицу.

Подводя итог исследованию проблем, отдельных особенностей, связанных с административной ответственностью должностных и юридических лиц в области дорожного движения, следует отметить необходимость как совершенствования административного законодательства в его материальной части, так и необходимость совершенствования процедуры оформления документов при установлении факта административного правонарушения и процессуальных основ административного расследования в случае необходимости проведения такового.

Таким образом, как должностные лица несут ответственность и индивидуальные предприниматели, а также руководители и служащие юридических лиц (организаций) независимо от формы собственности, совершившие административные правонарушения в связи с выполнением в своих структурах управленческих функций.

Обладают определенными особенностями и такие субъекты административных правонарушений, как родители или лица, законно их заменяющие. Они несут административную ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по содержанию и воспитанию несовершеннолетних (ст. КоАП 5.35). Например, в связи с потреблением несовершеннолетними наркотических веществ без назначения врача или совершение других правонарушений, в частности мелкого хулиганства, подростком в возрасте от 14 до 16 лет, их родители и лица, их заменяющие, могут подвергаться предупреждению или административному штрафу. Тем не менее здесь нет ответственности за чужую вину: родители и лица, их заменяющие, несут ответственность не за противоправные действия детей, а за отсутствие надлежащего контроля за их поведением.

Субъективная сторона административного правонарушения представляет собой вину и может выражаться как в форме умысла, так и в форме неосторожности. Вина - это психическое отношение правонарушителя к совершенному общественно опасному, противоправному действию или бездействию и наступившему результату (о понятии вины юридического лица см. выше).

Действуя с умыслом, правонарушитель сознает противоправный характер своего действия или бездействия, предвидит возможность или неизбежность наступления вредных последствий противоправного результата и желает его наступления (прямой умысел) или не желает, но предвидит и сознательно его допускает либо относится к нему безразлично - косвенный умысел.

Таким образом, правонарушитель подлежит административной ответственности только за совершение тех общественно опасных действий или бездействия и их вредные последствия, в отношении которых установлена его личная вина.

В ряде статей КоАП прямо указывается на умышленную форму вины. Например, умышленное уничтожение или повреждение печатных материалов, относящихся к выборам, референдуму (портретов кандидатов в депутаты, плакатов с их биографиями и т.п. – ст. 5.14); заведомо ложный вызов специализированных служб (пожарной охраны, полиции, скорой медицинской помощи – ст. 19.13); умышленное невыполнение требований прокурора, вытекающих из его полномочий (ст. 17.7).

Содержание умышленной вины определяется характером административного правонарушения, состав которого может быть формальным или материальным. Формальным признается такой состав административного правонарушения, который не предусматривает наступления в результате его совершения какого-либо общественно опасного, вредного последствия. Констатируется лишь факт нарушения того или иного правила, например, нарушение санитарно-гигиенических и санитарно-противоэпидемических правил и норм, нарушение правил водопользования, выпуск на линию транспортных средств, имеющих неисправности, с которыми запрещена их эксплуатация, самовольное отступление от проектов внутрихозяйственного землеустройства. Поэтому умышленная вина при формальных составах охватывает своим содержанием осознание нарушителем лишь общественной опасности, противоправности совершенного им действия или бездействия, что для правоприменителя, а также большинства граждан обычно является вполне очевидным. Таким образом, в подобных случаях отношение виновного к последствиям правонарушения (предвидит их или не предвидит, желает наступления последствий или не желает) остается за рамками формального состава [20].

Материальный состав административного правонарушения включает в себя помимо противоправного действия или бездействия обязательное наступление в результате их совершения общественно опасных (вредных)

последствий (например, мелкое хищение, которое влечет для собственника материальные потери, нарушение водителями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение легких или средней тяжести телесных повреждений или материального ущерба). В связи с этим умышленная вина предполагает осознание (понимание) нарушителем не только общественной опасности и противоправности содеянного, но и возможности наступления вредных последствий его действия либо бездействия.

Административное правонарушение может быть совершено и по неосторожности. Неосторожная вина проявляется в двух формах: легкомыслия и небрежности.

Легкомыслие состоит в том, что лицо предвидит возможность наступления противоправного результата, но самонадеянно рассчитывает его предотвратить. Например, водитель автомашины, подъезжая на большой скорости к перекрестку, рассчитывал остановить машину при сигнале, запрещающем движение, но не сумел этого сделать и выехал на перекресток на красный свет.

Небрежность состоит в непредвидении возможности противоправных последствий, хотя при данных обстоятельствах лицо должно было и могло их предвидеть. Так, механик автохозяйства, не проверив качество ремонта, дал распоряжение выпустить автомашину на линию, где автоинспектор обнаружил серьезные технические дефекты. Механик автохозяйства действовал небрежно. Он не предвидел общественной опасности своей недобросовестности, но должен был и мог предвидеть возможность наступления тяжелых последствий.

Неосторожную вину необходимо отличать от невиновного причинения вреда, т.е. казуса или случая, при котором административная ответственность лица не наступает. Суть дела здесь состоит в том, что лицо не должно было и не могло предвидеть общественно опасные (вредные) последствия своих действий. В частности, такие казусы нередко встречаются при дорожно-транспортных происшествиях.

Субъективную сторону наряду с умыслом и неосторожностью могут характеризовать мотив и цель правонарушения. Например, Кодекс предусматривает административную ответственность за получение дохода от занятия проституцией, если этот доход связан с занятием другого лица проституцией (ст. 6.12 КоАП) Во всех названных случаях цель выступает в качестве признака состава, а ее отсутствие исключает возможность признания названных действий административными правонарушениями. В иных случаях, когда в КоАП или в других законах упоминание о конкретных целях и мотивах отсутствует, эти признаки должны учитываться правоприменителем при определении вида и размера административного наказания, назначаемого виновному лицу.

При комплексном подходе к классификации административных правонарушений, первичной является классификация по родовому объекту посягательства и конкретную область государственного управления, например, права граждан, промышленность, энергетика, сельское хозяйство, торговлю и другие. Применительно к теме исследования, нас, прежде всего интересуют правонарушения в сфере дорожного движения. К ним, в частности, относятся: управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке или не прошедшим государственного технического осмотра; управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков; управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения; управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена; управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления; управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения; несоблюдение требований, предписанных

дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги; нарушение правил перевозки людей; нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего; невыполнение требования об остановке транспортного средства или о предоставлении транспортного средства; невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения; нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения.

1.2 Отграничение административного правонарушения от преступления

Административное правонарушение и преступление являются общественно опасными деяниями.

Отграничение административного правонарушения от преступления обычно проводится по объективной стороне состава. Так, преступление, предусмотренное ст. 149 УК РФ «Воспрепятствование проведению собрания, митинга, демонстрации, шествия, пикетирования или участию в них», отграничивается от административного правонарушения с почти аналогичной формулировкой диспозиции правовой нормы (ст. 5.38) по признаку использования субъектом преступления служебного положения, насилия или угрозы его применения с целью запугивания людей и тем самым воспрепятствования проведению той или иной массовой акции. При отсутствии этих квалифицирующих признаков те же действия будут рассматриваться в качестве административного правонарушения.

Для определения степени общественной опасности правонарушения и отграничения административных правонарушений от преступлений применяется такой показатель, как наличие или отсутствие тяжких последствий. Например, если нарушение транспортных правил повлекло гибель людей или иные тяжкие

последствия, то оно квалифицируется как преступление, а если таких последствий нет - как административное правонарушение (ст. 12.24оАП).

Нередко критерием является размер имущественного ущерба, причиненного правонарушением. Например, хищение чужого имущества признается мелким, если стоимость похищенного имущества не превышает одну тысячу рублей (примечание к ст. 7.27 КоАП) и влечет административную ответственность.

Во-первых, КоАП РФ не называет правонарушение общественно опасным, а во-вторых, Уголовный кодекс РФ (далее - УК РФ) в ч. 2 ст. 14 говорит о том, что «не является преступлением действие или бездействие, хотя формально и содержащее признаки какого-либо деяния, предусмотренного Кодексом, но в силу малозначительности не представляющего общественной опасности» и это прямо свидетельствует о позиции законодателя, считающего общественно опасными только преступления.

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод, что административные правонарушения не обладают общественной опасностью, но это не означает, что правонарушения не являются общественно вредными, антиобщественными деяниями.

Например, гл. 20 КоАП РФ указывает на то, что в ней перечислены составы административных правонарушений, объектом охраны которых являются непосредственно общественный порядок и общественная безопасность. Возникает вопрос: если эти правонарушения не столь опасны, зачем законодатель подробно устанавливает процедуры применения таких мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, как задержание, личный досмотр, досмотр транспортного средства, отстранение от управления транспортным средством, привод? Особое внимание следует обратить на временный запрет деятельности, применяемый только в исключительных случаях, если это необходимо для предотвращения

непосредственной угрозы жизни или здоровью людей, возникновения эпидемии и т.д. (ч. 1 ст. 27.16 КоАП РФ).

Стоит также заметить, что для реализации указанных мер, правоохранительные органы уполномочены применять физическую силу и специальные средства. При этом закон устанавливает одни и те же цели их возможного применения: пресечение преступлений и (или) административных правонарушений.

Таким образом, анализ законодательства, вышедшего за пределы материальных норм КоАП РФ, фактически указывает на то, что государство признает административное правонарушение общественно опасным деянием.

Следует отметить, что специалисты в сфере уголовного права вопрос о наличии или отсутствии общественной опасности административного правонарушения не ставят, разделяя смежные составы противоправных деяний именно по степени общественной опасности, где большую опасность представляют преступления, меньшую - административные правонарушения.

Следующий признак, которым обладает административное правонарушение, это его противоправность.

По мнению Д.Н. Бахраха, противоправность состоит в том, что определенное лицо совершает действие, запрещенное нормой права, или не совершает действия, обязательного к исполнению и предписанного правовым актом [5].

Схожее мнение приводит В.Н. Кудрявцев, который отмечает, что «неверное определение в законе границ противоправности может привести к тому, что правонарушителями будут искусственно признаны деяния, не представляющие вреда, или, напротив, останутся безнаказанными нежелательные в нашем обществе явления, поэтому любые манипуляции с законодательством (искусственное введение норм или их отмена) могут осуществляться лишь в узких пределах и в конечном итоге, определяться

содержанием объективных потребностей развития общества».

По мнению Д.Н. Бахраха, «вина - ядро субъективной стороны состава, в которую в ряде случаев входят еще мотив и цель деяния (но чаще всего, ни мотив, ни цель признаками состава не являются)» [5].

Специфической проблемой административного права является выработка концепции вины юридического лица (организации) при привлечении к административной ответственности. По общему правилу основанием для наступления административной ответственности служит совершение административного правонарушения - виновного и противоправного деяния. Если противоправность является формально - правовым признаком, не вызывающим затруднений для идентификации, то проблема вины, определения виновности неодушевленного субъекта, представляет собой известную сложность.

В теории административного права вина юридического лица понимается неоднозначно. Рассмотрение вины юридического лица как субъективного явления, то есть как психического отношения к противоправному деянию и его последствиям, дает ее понимание посредством проекции вины физических и должностных лиц, непосредственно осуществляющих действия от имени юридического лица. Рассмотренная таким способом «вина юридических лиц должна пониматься как психологическое отношение к содеянному коллектива, определяемое по доминирующей воле» в этом коллективе. В научной литературе по данной проблематике отмечалось, что «вина юридического лица не может произвольно определяться лишь при выявлении вины конкретного должностного лица. Доказыванию подлежит виновность всех работников, осуществляющих действия от имени организации в целом».

Вина юридического лица является также одной из самых сложных практических проблем непосредственно в правоприменительной, административно-юрисдикционной деятельности, особенно сейчас, когда

административная ответственность юридических лиц окончательно признана законодательно, в том числе и на уровне КоАП РФ. При совершении административного правонарушения юридические лица подлежат административной ответственности независимо от места нахождения, организационно-правовых форм, подчиненности, а также других обстоятельств.

Действующее законодательство об административных правонарушениях Российской Федерации, упоминает вину как элемент состава административного правонарушения довольно часто.

Так, например, ст. 1.5. КоАП РФ провозглашает распространяющийся и на юридических лиц принцип презумпции невиновности при производстве по делу об административном правонарушении и устанавливает вину как обязательное условие для привлечения юридического лица к административной ответственности: «Лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина». В соответствии со ст. 26.1. КоАП РФ при производстве по делу об административном правонарушении, в том числе совершенном и юридическими лицами, фактор виновности в совершении административного правонарушения подлежит обязательному выяснению и доказыванию наряду с другими обстоятельствами. При этом в ч. 2 ст. 2.1. КоАП РФ содержится специальное определение: «Юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм... но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению».

Итак, рассмотрение вины юридического лица с объективных позиций, с акцентом на противоправность позволяет сделать вывод о том, что вина юридического лица связана не с чем иным, как с выходом его за пределы отведенной право- и дееспособности, либо ненадлежащим распоряжением ею. В административном праве ненадлежащее распоряжение юридическим лицом

своей право-, дееспособностью, может пониматься как вина только при условии оценки данного обстоятельства с точки зрения исполнительного органа, налагающего административное наказание. В этом случае вина юридического лица схожа с простой противоправностью.

Следующим признаком административного правонарушения является наказуемость совершенного проступка.

В законодательном определении административного правонарушения законодатель прямо не указывает на наказуемость как обязательный признак проступка, а лишь говорит о том, что «законодательством предусмотрена административная ответственность» (ч. 1 ст. 2.1. КоАП РФ).

В тоже время ч. 1 ст. 3.1. КоАП РФ указывает, что «административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения и применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами».

Таким образом, можно сделать вывод, что административная ответственность за совершенное правонарушение выражается в применении конкретных видов наказания, предусмотренных ст. 3.2. КоАП РФ.

Рассмотрим теперь понятие и признаки преступления. В соответствии с определением, данным в ст. 14 УК РФ преступлением признается «виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное Уголовным кодексом под угрозой наказания. Не является преступлением действие (бездействие), хотя формально и содержащее признаки какого-либо деяния, предусмотренного УК, но в силу малозначительности не представляющее общественной опасности, то есть не причинившее вреда и не создавшее угрозы причинения вреда личности, обществу или государству».

В теории уголовного права существуют два основных подхода к определению понятия преступления: формальный и материально-формальный.

Первый подход состоит в том, что в понятии преступления указываются его формальные признаки, т. е. преступлением признается то, что запрещено уголовным законом под страхом наказания. Однако этот подход не дает ответа на вопрос, почему эти деяния запрещены уголовным законом. Такой ответ дается в материально-формальном понятии, согласно которому преступлением признается виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное УК РФ под угрозой наказания. Здесь одним понятием связываются три раздела УК РФ: «Уголовный закон», «Преступление», «Наказание». Вместе с тем законодатель отказался отразить в понятии преступления классовый признак, т. к. в настоящее время Российское государство не рассматривается как институт политической власти экономически господствующего класса. Преступлением считается то, что запрещено уголовным законом под угрозой наказания, т. е. действия или бездействие, запрещенные законом под страхом наказания в момент их совершения.

Таким образом, можно утверждать, что законодательное определение преступления является формально-материальным, потому что содержит указания как на материальный признак (общественную опасность), раскрывающий социальную природу преступления, так и на формальный - запрещенность уголовным законом.

Преступлениями признаются только физические действия человека или несовершение им определенных действий. Замысел совершить преступление, экстремистские, реакционные убеждения и настроения, хотя бы и высказанные в той или иной форме и ставшие известными посторонним, не должны признаваться преступлением.

Понятием «действие» охватываются телодвижение, операция (совокупность телодвижений, способы, которыми осуществляется действие), само действие и деятельность (система актов поведения). Эти элементы структуры образуют различные уровни поведения, причем один уровень

выступает в качестве самостоятельной «единицы» поведения на другом, более высоком уровне. Преступлением является, повторим, не только действие человека, но и его бездействие, когда не исполняется требование закона, например, неоказание помощи больному (ст. 124 УК РФ), неисполнение обязанностей по воспитанию несовершеннолетнего (ст. 156 УК РФ).

Необходимо отметить, что преступлением признается только деяние человека. УК РФ не признает преступными деяния государств, юридических лиц. Однако анализ международно-правовых документов позволяет сделать вывод, что субъектами международных преступлений могут быть государства, а также физические лица, выступающие от их имени.

Понятием «деяние» не охватываются его последствия. В основе всякого преступного деяния лежит подконтрольное сознанию мотивированное, физическое телодвижение или воздержание от него, а последствие относится к внешнему миру. Их нельзя объединять с точки зрения причинно-следственных связей; деяние - это причина, а последствие - результат совершенного деяния.

В содержании ст. 14 УК РФ указаны объективные и субъективные признаки преступления.

К объективным признакам относятся:

- совершение деяния;
- общественная опасность преступления;
- противоправность;
- наказуемость.

В качестве субъективного признака выступает виновность. Стоит также заметить, что об объекте посягательства, достижении лицом возраста уголовной ответственности и вменяемости в ст. 14 УК РФ не говорится, поскольку они не отражают сущность преступления.

Если более подробно рассматривать признаки преступления, то можно сказать, что сущность преступления заключается в совершении общественно

опасного деяния. Иначе говоря, материальный критерий (признак) в преступлении является основным.

Общественная опасность - материальный признак преступления, означающий способность деяния причинять существенный вред общественным отношениям, поставленным под охрану уголовного закона.

Законодатель, определяя преступление, берет за основу такой материальный признак, как общественная опасность для охраняемых уголовным законом объектов, к которым относятся: права и свободы человека и гражданина, собственность, общественный порядок и общественная безопасность, окружающая среда, конституционный строй России, мир и безопасность человечества.

Гогин А.А. указывает, что термин «общественная опасность» - есть субъективное представление и оценочное предположение органов государственной власти, партий, движений, объединений или отдельного индивида о степени социальной вредности конкретного явления, основанное на идеологических, политических, личных и иных взглядах, воззрениях и пристрастиях [7].

Сабитов Р.А. считает, что «общественная опасность - это способность деяния причинять вред или создавать угрозу причинения вреда личности, организации, обществу или государству. Посягая на интересы личности и организации, деяние тем самым затрагивает интересы общества, поэтому оно и называется общественно опасным». По мнению Н.Ф. Кузнецовой «общественная опасность означает, что деяние вредоносно для общества, иными словами, общественная опасность деяния состоит в том, что оно причиняет или создает угрозу причинения определенного вреда... общественным правоотношениям» [20].

Общественная опасность может зависеть от особенностей самого общественно опасного деяния - места, времени, способа, обстановки его

совершения. Так, охота является незаконной, если она произведена с применением механического транспортного средства или воздушного судна, взрывчатых веществ или газов, на территории государственного заповедника или заказника (ст. 258 УК РФ); время совершения убийства матерью новорожденного ребенка - во время, или сразу после родов (ст. 106 УК РФ) является обстоятельством, существенно влияющим на степень общественной опасности этого преступления.

Сущность малозначительного деяния также раскрывается в ч. 2 ст. 14 УК РФ - «не является преступлением действие (бездействие), хотя формально и содержащее признаки какого-либо деяния, предусмотренного настоящим Кодексом, но в силу малозначительности не представляющее общественной опасности».

Для признания деяния малозначительным необходимо руководствоваться двумя критериями: объективным и субъективным. Объективный критерий указывает на то, что деяние не представляет общественной опасности в силу его малозначительности. Малозначительность деяния означает, что оно не причинило или не создало угрозы причинения значительного вреда объекту уголовно-правовой охраны.

Субъективный критерий требует, чтобы умысел лица был направлен на совершение малозначительного деяния. Признаки субъекта преступления (несовершеннолетие, должностное положение и т. д.) не должны влиять на решение вопроса о малозначительности совершенного им деяния, поскольку согласно ч. 2 ст. 14 необходимо оценивать общественную опасность (малозначительность) деяния, а не личности. Кроме того, решение этого вопроса в зависимости от свойств личности нарушает принцип равенства граждан перед законом, закрепленный в ст. 4 УК РФ.

Общественная опасность преступления связана и с такими его признаками, как мотив и цель. Так, подмена ребенка является преступлением лишь в случае

совершения его из корыстных или иных низменных побуждений (ст. 153 УК РФ).

В некоторых случаях общественная опасность определяется свойствами лица, совершившего деяние. Так, за отказ в предоставлении гражданину информации (ст. 140 УК РФ) несет ответственность лишь должностное лицо. Нередко особые характеристики субъекта повышают степень общественной опасности преступления, например, вовлечение несовершеннолетнего в совершение преступления родителем, педагогом или иным лицом, на которое законом возложены обязанности по воспитанию несовершеннолетнего (ч. 2 ст. 150 УК РФ).

Общественная опасность имеет качественную и количественную характеристику. Качественная характеристика общественной опасности в литературе именуется характером общественной опасности. Она означает типовую характеристику социальной вредности определенных видов преступлений (грабежа, изнасилования и т. д.) и зависит от объекта посягательства, формы вины и категории совершенного преступления. В системе Особенной части УК РФ преступления расположены не произвольно, а в зависимости от той значимости, которую законодатель придает различным видам общественных отношений. Поэтому правомерно утверждение, что характер общественной опасности преступления определяется тем местом, которое норма об этом преступлении занимает в системе Особенной части УК РФ.

Количественный показатель общественной опасности именуется в литературе ее степенью. Она определяется обстоятельствами содеянного (например, степенью осуществления преступного намерения, способом совершения преступления, размером вреда и тяжестью наступивших последствий, ролью подсудимого в совершении преступления, в соучастии). Степень общественной опасности преступления свое окончательное выражение находит в санкции, как правило, преступное деяние повышенной общественной опасности наказывается строже.

Таким образом, можно констатировать, что характер общественной опасности преступления зависит от установленных судом объекта посягательства, формы вины и отнесения уголовным законодательством преступного деяния к соответствующей категории преступления (ст. 15 УК РФ), а степень общественной опасности преступления определяется обстоятельствами содеянного (например, степенью осуществления преступного намерения, способом совершения преступления, размером вреда или тяжестью наступивших последствий, ролью подсудимого при совершении преступления в соучастии).

Формальным признаком преступления является противоправность. Она означает запрет совершения деяния. Если деяние не запрещено УК РФ, то оно не является преступлением.

Что касается Германии, то Закон об административных правонарушениях (OWiG) именуют «младшим братом уголовного права», он является частью публичного права [43]. Нынешний закон об административных правонарушениях появился в 1950-х годах и отделил административные правонарушения от уголовного права, которые ранее рассматривались как мелкие уголовные правонарушения. Причина этого заключалась в том, что после войны исполнение приказов и запретов, налагаемых нормативными актами, становилось все более актуальным, а прежние средства годились лишь в ограниченной степени. Сначала были суды и прокуратура, обремененные большим количеством процедур за мелкие правонарушения (так называемые «посягательства»), с другой стороны, виновные сразу же считались имеющими судимость, если они были осуждены. Решением стало введение нового права преследовать в судебном порядке менее серьезные нарушения закона, которым в подавляющем большинстве случаев пользовались уже не обычные суды, а органы государственной власти. Важной сферой применения закона об административных правонарушениях является дорожное движение, поскольку большое количество незначительных нарушений нормативных положений в

области дорожного движения регулярно наказывается как административное правонарушение. Основы регулируются Законом об административных правонарушениях (OWiG). Он уполномочивает федеральные, государственные и местные органы власти, а также корпорации и учреждения публичного права налагать предупреждения, штрафы и побочные эффекты на заинтересованное лицо (так всегда называются лица, подозреваемые или осужденные за совершение преступления в законе об административных правонарушениях), если они совершают административное правонарушение.

Согласно параграфа 1 OWiG административным правонарушением является «незаконное и предосудительное деяние, выполняющее элементы закона, допускающего наказание в виде штрафа». Здесь уже проявляется важное отличие от уголовного права, поскольку правовое последствие не является наказанием. В соответствии со статьей 35 OWiG преследование и наказание всегда осуществляется компетентным органом по соответствующему делу, фактически и на местном уровне (статьи 36, 37 OWiG), а не прокуратурой, если законом не предусмотрено иное. Вместо наказания есть штрафы, предупреждения и, особенно в дорожном движении, побочные эффекты, такие как запрет на вождение или лишение водительских прав, которые по сути напоминают наказание, но не требуют суда. В случае неуплаты штрафа могут быть наложены в порядке принудительного административного производства, а в случае неуплаты без уважительной причины также может быть назначено принудительное задержание в соответствии с OWiG.

Еще одно различие возникает при преследовании нарушений. В отличие от принципа законности в уголовном праве принцип возможности, применимый к административным правонарушениям в соответствии с параграфом 47 OWiG, отдает преследование за административное правонарушение на усмотрение компетентного органа.

Многие правонарушения регулируются не самим OWiG, а другими

законами, поэтому многие другие законы ссылаются на OWiG как на правовую основу.

Процедура административных правонарушений в Германии очень похожа на уголовное производство, не в последнюю очередь потому, что в соответствии с параграфом 46 OWiG (так называемое положение о преобразовании) правила уголовного судопроизводства также применяются к производству штрафов, если не указано иное. При этом агентство имеет в своем распоряжении многие инструменты и полномочия полиция, за исключением ареста, задержания и принудительного заключения.

Основой процедуры является уведомление о штрафе (параграфы 65, 66 OWiG). Это выдается компетентным органом, и у заинтересованного лица есть четырнадцать дней после доставки в соответствии с разделом 67 OWiG, чтобы выдвинуть против него возражение. Возражение должно быть сделано в форме, позволяющей определить, кто говорит. По истечении срока решение является окончательным и более не может быть оспорено посредством возражения. Если против решения выдвинуто действенное возражение, и орган желает продолжать его исполнение, он может провести дальнейшее расследование в соответствии со статьей 69 OWiG, получить информацию или заявления о фактах от других органов, а также предоставить заинтересованному лицу возможность снова заявить о себе. Он передает производство в прокуратуру в соответствии с параграфом 69 OWiG. Это снова проверяет решение на законность, а затем, если оно законно, передает его в компетентный суд. Согласно параграфу 68 OWiG, это всегда районный суд, ответственный за местонахождение административного органа. Если факты дела явно недостаточно выяснены, компетентный местный судья может вернуть дело в административный орган в соответствии с параграфом 69 OWiG, и, если после повторного представления все еще недостаточно подозрений в совершении преступления, он может окончательно передать дело. Дело возвращается в орган посредством принятия решения.

Дальнейшая процедура следует правилам уголовного судопроизводства по уголовным приказам (параграф 407 StPO), против которых было выдвинуто действенное возражение. Решение в соответствии с параграфом 72 OWiG также может быть принято резолюцией с согласия органа власти и заинтересованного лица. Как и в уголовном праве, последующее ужесточение правовых последствий не допускается.

Более мягкой формой штрафа является предупреждение в соответствии с разделом 56 OWiG, которое может быть вынесено со штрафом или без него (в данном случае называется штрафом-предупреждением), предназначено для незначительных нарушений и предназначено для быстрого завершения процедуры, и легко. Однако предупреждение имеет юридическую силу только в том случае, если заинтересованное лицо проинформировано о своем праве на отказ и не отказывается от предупреждения, в противном случае последует обычное производство по штрафу. Предупреждения могут быть даны и в устной форме. В отличие от уведомления о штрафе, период возражения для предупреждения составляет всего одну неделю с момента получения уведомления. Как только предупреждение вступило в силу, соответствующее нарушение больше не может преследоваться в судебном порядке на условиях, при которых было вынесено предупреждение.

В случае предупреждений может взиматься штраф в размере от 5,00 до 55,00 евро. Более высокие суммы могут быть потребованы только со штрафным уведомлением.

Особым случаем предупреждения в правилах дорожного движения является извещение о расходах против владельца транспортного средства в соответствии с параграфом 25 StVG. Он используется, например, когда налагается штраф за остановку или парковку, но власти не могут установить виновного и вместо этого пристаю к владельцу.

Помимо штрафов или предупреждений, существует также возможность

наложения запрета на вождение в соответствии со статьей 44 УК и лишения водительских прав в соответствии со статьей 69 УК, особенно в связи с нарушениями правил дорожного движения.

Запрет на вождение выполняет «функции предупреждения» в случае грубых или систематических нарушений обязанностей водителя транспортного средства и может быть наложен одновременно со штрафом на срок до трех месяцев. Заинтересованное лицо не теряет свои водительские права, а только не может использовать их на время действия запрета. Если он по-прежнему будет водить транспортное средство, он будет наказан за вождение без прав в соответствии с параграфом 21 StVG.

Лишение водительского удостоверения имеет гораздо большее значение и применяется, если владелец удостоверения оказывается непригодным или не имеющим права управлять автотранспортными средствами. Обычно это имеет место при определенных физических, умственных недостатках и недостатках характера, таких как определенная инвалидность или физические, или психические заболевания, а также при продолжающемся употреблении наркотиков или серьезных недостатках характера, которые приводят к полной или полной недееспособности. Также часто уголовно наказуемым деянием является доказательство того, что владелец водительского удостоверения не может управлять транспортным средством.

В этом случае водительское удостоверение навсегда аннулируется и срок его действия истекает навсегда. Затем суд устанавливает период блокировки, который может длиться от шести месяцев до пяти лет (в исключительных случаях даже пожизненно). Новое водительское удостоверение можно подать только после истечения срока его действия, и может потребоваться новый экзамен по вождению, если период блокировки превышает два года. В соответствии со статьей 69а Уголовного кодекса срок блокировки может быть также сокращен судом по заявлению, если, в то же время существуют причины,

свидетельствующие о том, что заинтересованное лицо больше не является непригодным для управления транспортным средством.

До 2006 года можно было обойти изъятие водительского удостоверения в Германии, приобретя иностранное водительское удостоверение ЕС, поскольку немецкие власти не имеют права его изымать. Тем временем, однако, иностранное водительское удостоверение может подлежать запрету на использование, в то время как немецкое водительское удостоверение аннулируется в то же время, что делает его бесполезным в Германии.

Сходства между уголовным правом и законом об административных правонарушениях наиболее заметны в уголовном порядке, который во многом похож на штрафное уведомление. В качестве примера здесь следует использовать образец приказа о штрафе за превышение скорости, который сравнивается с образцом приказа о штрафе за проступок. Эмитент всегда является органом, ответственным за взимание штрафов и проведение расследований, например, управление дорожного движения или районное управление соответствующего района. Решение адресовано заинтересованному лицу, в данном случае владельцу или водителю соответствующего транспортного средства. Далее следует обвинение в совершении административного правонарушения с правовым основанием, например, согласно параграфа 24 СтВГ (в данном случае превышение максимально допустимой скорости), с указанием времени, места, измеренной скорости и фотодоказательств.

За этим следуют юридические последствия (в данном случае предупреждение), усиленные предупредительным штрафом в соответствии с параграфами 56, 57 OWiG в размере 20,00 евро. Затем следуют инструкции о требовании согласия и о том, что предупреждение вступит в силу только в том случае, если оплата будет произведена в течение одной недели после получения письма.

В науке уголовного права данный признак преступления базируется на

важнейшем принципе уголовного права - «*nullum crimen sine lege*» - «нет преступления без указания на него в законе». Иначе говоря, признак уголовной противоправности тесно связан с принципом законности, согласно которому преступность деяния, а также его наказуемость определяются только УК РФ. Применение уголовного закона по аналогии не допускается (ч. 2 ст. 3 УК РФ).

Признак уголовной противоправности лежит в основании уголовной ответственности, в качестве которого выступает совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, предусмотренного Уголовным кодексом (ст. 8 УК РФ). Если деяние не подпадает под признаки состава преступления, то оно не является противоправным. Например, не может быть квалифицирован как грабеж случай открытого завладения чужим имуществом без корыстной цели.

Уголовная противоправность деяния - субъективное (на законодательном уровне) выражение общественной опасности этого деяния. Выявив объективно существующую общественную опасность деяния и осознав невозможность эффективной борьбы с ним без использования уголовно-правовых средств, государство в лице законодательного органа формулирует уголовно-правовой запрет на совершение данного вида деяний и устанавливает уголовное наказание за его совершение. С другой стороны, деяние, запрещенное уголовным законом, в силу изменения характера общественных отношений либо по другим причинам может на определенном этапе утратить свою опасность для общества и тогда оно декриминализируется, т. е. отменяется уголовно-правовой запрет на его совершение.

Таким образом, общественная опасность и противоправность - это две неразрывные и взаимосвязанные характеристики (социальная и юридическая) преступления.

В понятие «преступление» включен признак виновности. Виновность как признак преступления непосредственно вытекает из принципа вины,

закрепленного в ст. 5 УК РФ и запрещающего объективное вменение, т. е. уголовную ответственность за невиновное причинение вреда. В соответствии с ч. 1 ст. 24 УК РФ виновным в преступлении признается лицо, совершившее общественно опасное и противоправное деяние умышленно либо по неосторожности. Лицо подлежит уголовной ответственности только за те общественно опасные деяния и наступившие последствия, в отношении которых установлена его вина (ст. 5 УК РФ).

Если лицо не осознавало общественно опасный характер своего поведения, не предвидело возможности или неизбежности наступления общественно опасных последствий, не могло, и не должно было их предвидеть, то его уголовная ответственность исключена. Наказание этого лица было бы бессмысленным с точки зрения его исправления и предупреждения совершения новых преступлений. Поэтому уголовная ответственность за невиновное причинение вреда (т. е. объективное вменение) не допускается (ч. 2 ст. 5 УК РФ). Кроме этого, если деяние совершено без вины, т. е. без умысла или неосторожности (случайно), то, несмотря на его объективную общественную опасность, оно не может признаваться преступлением, и не влечет уголовной ответственности (ч. 1 ст. 28 УК РФ).

В связи с этим некоторые юристы полагают, что наказуемость не признак преступления, а его последствие, хотя наказуемость как признак преступления указан в ст. 14 УК РФ.

Таким образом, наказуемость означает, что за предусмотренные уголовным законом и совершенные виновно общественно опасные деяния может быть назначено наказание, установленное в санкции уголовно-правовой нормы. Иначе говоря, наказуемость - это предусмотренная законом возможность назначения наказания. Такая возможность реализуется не во всех случаях совершения преступлений. Иначе говоря, под наказуемостью следует понимать не реальное наказание за конкретное преступление, а установленную законом возможность

применить наказание за каждый случай совершения деяния, описанного в той или иной норме Особенной части УК РФ.

Для того чтобы качественно исследовать вопросы квалификации смежных составов административных правонарушений и преступлений, необходимо установить пределы соотношения административного правонарушения и преступления.

Прежде всего, необходимо рассмотреть, какие сходства положены в основу сущности административных правонарушений и преступлений.

Так, по мнению Ю.А. Яницкого, преступления и административные правонарушения выступают элементами единой системы деликтов, что, в свою очередь, является основанием для системного подхода к изучению сущности этих видов правонарушений [20].

Сходства административных правонарушений и преступлений заключаются в следующих положениях:

- в социальной значимости для государства и общества норм административной и уголовной ответственности;
- в аналогии структуры (содержания) элементов правовой нормы как в КоАП РФ, так и в УК РФ;
- в наличии, как в административных правонарушениях, так и в преступлениях аналогичных признаков, характеризующих деяние (противоправность и виновность);
- в объекте преступления и административного правонарушения, он является единым по своей материальной природе;
- в правоприменительный аспект квалификации соотносящихся составов преступлений и административных правонарушений базируется на одной основе - теории межотраслевой квалификации.

Различия административных правонарушений и преступлений выражены в

следующих положениях:

- уголовная и административная ответственность регламентированы различными нормами права;
- в действующем законодательстве Российской Федерации уголовное право и административное право устанавливают ответственность за нарушение норм различных отраслей права;
- в различиях признаков (критериев) характеризующих административное правонарушение и преступление;
- в отличие от санкций административного правонарушения, санкции (наказания), предусмотренные за совершение преступлений, применяются только судом.

В ст. 44 Уголовного кодекса РФ закреплены следующие виды наказания за совершенные преступления:

- штраф;
- лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью;
- лишение специального, воинского или почетного звания, классного чина и государственных наград;
- обязательные работы;
- исправительные работы;
- ограничение по военной службе;
- ограничение свободы;
- принудительные работы;
- арест;
- содержание в дисциплинарной воинской части;
- лишение свободы на определенный срок;
- пожизненное лишение свободы;

- смертная казнь.

В свою очередь, виды административных наказаний указаны в ст. 3.2. КоАП РФ, и к ним относятся:

- предупреждение;
- административный штраф;
- конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;
- лишение специального права, предоставленного физическому лицу;
- административный арест;
- административное выдворение за пределы Российской Федерации иностранного гражданина или лица без гражданства;
- дисквалификация;
- административное приостановление деятельности.

Как видим указанные виды наказаний полностью различаются.

Причем, необходимо учесть, что и уголовные и административные наказания делятся как на основные, так и дополнительные (ст. 45 УК РФ, ст. 3.3. КоАП РФ).

Необходимо также обратить внимание на характеристику субъекта совершения преступления и правонарушения.

Так, согласно положениям ст. 2.1. и ст. 2.10. КоАП РФ, к административной ответственности могут быть привлечены как физические, так и юридические лица. А по УПК РФ (ст. 19) уголовной ответственности подлежит только вменяемое физическое лицо.

Немаловажную роль в случае привлечения к административной или уголовной ответственности играет и возраст лица, совершившего противоправное деяние.

Статья 20 УК РФ устанавливает, что уголовной ответственности подлежит

лицо, достигшее ко времени совершения преступления шестнадцатилетнего возраста. В тоже время, существуют и определенные исключения, касающиеся наличия специального субъекта совершения преступления, о котором в ч. 2 ст. 20 УК РФ сказано, что «лица, достигшие ко времени совершения преступления четырнадцатилетнего возраста, подлежат уголовной ответственности за убийство (ст. 105 УК РФ), умышленное причинение тяжкого вреда здоровью (ст. 111 УК РФ), умышленное причинение средней тяжести вреда здоровью (ст. 112 УК РФ), похищение человека (ст. 126 УК РФ), изнасилование (ст. 131 УК РФ), насильственные действия сексуального характера (ст. 132 УК РФ), кражу (ст. 158 УК РФ), грабеж (ст. 161 УК РФ), разбой (ст. 162 УК РФ), вымогательство (ст. 163 УК РФ), неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 166 УК РФ), умышленные уничтожение или повреждение имущества при отягчающих обстоятельствах (ч. 2 ст. 167 УК РФ), террористический акт (ст. 205 УК РФ), захват заложника (ст. 206 УК РФ), заведомо ложное сообщение об акте терроризма (ст. 207 УК РФ), хулиганство при отягчающих обстоятельствах (ч. 2 ст. 213 УК РФ), вандализм (ст. 214 УК РФ), хищение либо вымогательство оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств (ст. 226 УК РФ), хищение либо вымогательство наркотических средств или психотропных веществ (ст. 229 УК РФ), приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ).

Глава 2 Проблемы квалификации смежных составов административных правонарушений и преступлений в области дорожного движения

2.1 Особенности квалификации административной ответственности в области дорожного движения

Анализ действующего законодательства и юридической литературы показывает, что производство по делам об административных правонарушениях принадлежит к одному из видов административных производств, к которому также относятся производство по жалобам, дисциплинарное, исполнительное производства, производство по применению мер административно-процессуального принуждения. Таким образом, производство по делам об административных правонарушениях является составной частью административного процесса.

Причем место производства по делам об административных правонарушениях в структуре административного процесса определяется следующим образом: более общим понятием является понятие «административно-юрисдикционный процесс» - производство по применению мер административного принуждения, в структуре последнего и находится производство по делам об административных правонарушениях.

Бахрах Д.Н. определяет производство по делам об административных правонарушениях как «деятельность уполномоченных субъектов по применению административных взысканий, осуществленная в административно-процессуальной форме [5].

Следовательно, под производством по делам об административных правонарушениях следует понимать особый вид процессуальной деятельности,

урегулированный законом процедуру разрешения определенной группы дел.

Характерной чертой производства по делам об административных правонарушениях, отличающей его от иных вышеперечисленных юрисдикционных производств, является то, что данное производство по широте затрагиваемых им интересов и по количеству участвующих в нем лиц является одним из наиболее крупных административно-юрисдикционных производств. Производство по делам об административных правонарушениях представляет собой регламентированную процессуальными нормами административно-деликтного права деятельность правоприменителя по рассмотрению дел об административных правонарушениях по существу с вынесением постановления о привлечении к административной ответственности и наложении административного наказания или же об освобождении лица от административной ответственности.

Административно-юрисдикционный процесс представляет собой принудительную деятельность, которая регулируется нормами административного права, и включает в себя следующие части, или производства: по делам об административных правонарушениях; по применению мер административного пресечения и восстановления; по применению правовых мер общественного воздействия; по применению мер дисциплинарного воздействия на основе норм административного права; по применению мер материальной ответственности на основе норм административного права.

Напомним, что к участникам дорожного движения относятся пешеходы, водители и пассажиры транспортных средств п. (п.1.2 ПДД), а также велосипедисты. Что касается механических транспортных средств, то они отличаются значительным разнообразием [42].

Исходя из их конструктивных особенностей, технических характеристик, функционального назначения целесообразно выделить как базовые разновидности транспортных средств (мопеды, мотоциклы, легковые

автомобили, грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы и трамваи, а также тракторы, которые составляют отдельную группу), так и дополнительные разновидности (например, двухколесные мотоциклы с боковым прицепом, транспортные средства, используемые в качестве легковых такси, транспортные средства, перевозящие опасные грузы, междугородные автобусы и др.) [35].

Выделяя существенные характеристики транспортных средств, закрепленных в Правилах дорожного движения, следует отметить, что в основе отграничения мопеда от велосипеда, имеющего электродвигатель, лежат два существенных критерия: номинальная максимальная мощность в режиме длительной нагрузки электродвигателя (не более 0,25 кВт у велосипеда) и скорость (не более 25 км/ч у велосипеда). Отдельно для велосипеда предусмотрено условие автоматического отключения электродвигателя при превышении допустимой скорости в 25 км/ч. Следует отметить, что ни законодательством о техническом регулировании, ни нормами, регулирующими дорожное движение, не предусмотрено использование для передвижения технических устройств, оборудованных одним колесом, независимо от наличия у них привода от мускульной силы человека либо от соответствующего двигателя.

В пункте 1.2 ПДД дается определение пешехода с уточнением, что к нему приравнивается лицо, использующее для передвижения роликовые коньки, самокаты и аналогичные устройства. Технико-юридическая конструкция, используемая в данном определении, позволяет расширительно понимать перечень устройств, при использовании которых лицо будет относиться к пешеходам.

Однако, если лицо управляло транспортным средством типа электросамокат и допустило возникновение ДТП с участием данного устройства, ряд судебных инстанций рассматривают данный аппарат как источник повышенной опасности [2], то есть фактически приравнивают к транспортному

средству. Такая точка зрения основывается, на наш взгляд, на п. 18 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 г. № 1, которым источником повышенной опасности признается любая деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека. Хотя некоторые авторы, например, А.А. Антонов, считают, что «в связи с отсутствием в законодательстве норм, относящих электрические транспортные средства к источникам повышенной опасности, причинитель вреда не подлежит ответственности по ст. 1079 ГК РФ» [1]. Полагаем, более обоснованной выглядит точка зрения И.Л. Буровой и М.В. Рудова, которые считают, что «электросамокат, приводимый в движение электрическим двигателем, не может находиться под полным контролем человека и может быть расценен судом при рассмотрении гражданского дела как источник повышенной опасности» [6]. Аналогичной точки зрения придерживается и Н.А. Колоколов [14].

При этом в случае ДТП, в котором лицо, управлявшее электросамокатом, является потерпевшей стороной, Московский городской суд определил его статус участника дорожного движения как пешехода. Сходная позиция суда имеется в решении Ставропольского краевого суда, который, определяя обоснованность привлечения к ответственности по ч. 12.27 КоАП водителя легкового автомобиля, устанавливает статус пострадавшего в результате ДТП лица, управлявшего электросамокатом, как пешехода [30].

Отметим, что ряд судебных решений позволяет говорить о признании за новыми средствами передвижения статуса транспортных средств. Так, Московский городской суд Постановлением от 29 ноября 2019 г. признал обоснованным назначение административного наказания по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ водителю электросамоката, отказавшемуся выполнить законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского

освидетельствования на состояние опьянения [24]. Фактически данным судебным решением электросамокат был признан транспортным средством, а лицо, им управлявшее, водителем транспортного средства. Это решение оставило в силе ранее вынесенное решение Хамовнического районного суда, которым электросамокат был признан по своим техническим характеристикам мопедом, исходя из толкования примечания к ст. 12.1 КоАП РФ [29].

Практика кассационных судов общей юрисдикции показывает несколько иной подход к оценке электросамокатов как транспортных средств. Например, 30 декабря 2020 г. Шестой кассационный суд общей юрисдикции отменил ранее вынесенные в Республике Татарстан судебные решения о привлечении к ответственности водителя электросамоката по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ [28]. Суд мотивировал свое решение отсутствием в п. 1.2 ПДД соответствующей нормы, которой самокат признается транспортным средством. В соответствии с толкованием указанной нормы суд определяет в качестве транспортного средства, приравниваемого к мопедам, лишь квадрицикл. Первый кассационный суд общей юрисдикции оставил в силе судебные решения, которыми водитель электросамоката был освобожден от административной ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ [25]. Данное решение обжаловалось одним из подразделений ГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области, которое настаивало на необходимости привлечения к административной ответственности водителя самоката как водителя транспортного средства. Кассационный суд пришел к выводу, что п. 1.2 ПДД не относит самокат к транспортным средствам, а лицо, им управляющее, соответственно, к водителям транспортного средства.

Проведенный нами анализ судебных решений, в которых одним из участников юридических отношений выступало лицо, управляющее электросамокатом или подобным ему устройством, показывает, что в большинстве ситуаций это лицо не может быть признано водителем

транспортного средства. Эта позиция, на наш взгляд, основывается на отсутствии прямого указания в нормативных актах на статус электросамокатов как соответствующего вида транспортного средства, а также на соответствующий статус участника дорожного движения как лица, им управляющего.

С учетом изложенных характеристик, которыми должно обладать транспортное средство, устройства на электрической тяге, которые широко используются для передвижения гражданами: электросамокаты, электроскейтборды, сегвеи, гироскутеры, моноколеса, к таковым отнесены быть не могут. Г.Ш. Аюпова, И.С. Макеева предлагают относить их к средствам индивидуального передвижения [3]. В некоторой степени схожая формулировка была использована при определении рассматриваемых в данном исследовании технических устройств, используемых для передвижения, при разработке поправок в ПДД. В проекте изменений, разработанных Министерством транспорта Российской Федерации в конце 2019 г., предлагалось ввести понятие средств индивидуальной мобильности [18], к которым относились роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и иные аналогичные средства, за исключением велосипедов и инвалидных колясок. Необходимо отметить, что в рассматриваемом проекте к средствам индивидуальной мобильности относятся все типы этих устройств, как имеющих электрический привод, так и без такового. Также данный проект вводил новую категорию участников дорожного движения - лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности. Однако по итогам общественного обсуждения этот проект нормативного акта был отправлен на доработку. В настоящее время ведется дискуссия на предмет возможности использования так называемых средств индивидуальной мобильности на тротуарах и велосипедных дорожках, а также их передвижения по дорогам общего пользования [34].

В Германии разработаны правила для малых электромобилей, в том числе разрешив им передвижение по велодорожкам, обочинам и проезжей части. При этом запрещено движение таких устройств даже с выключенным мотором по тротуарам. Водить такие транспортные средства разрешается с 14 лет без водительского удостоверения, но с соблюдением необходимости страхования гражданской ответственности. Сами малые электромобили, к которым относятся и электросамокаты, и иные устройства, имеющие руль, должны иметь мощность двигателя до 400 Вт либо до 1 500 Вт (в случае самобалансирующегося аппарата) и максимальную скорость, предусмотренную конструкцией транспортного средства, от 6 до 20 км/ч. Более мощные и более быстрые малые электромобили к участию в дорожном движении в Германии не допускаются.

Признание нового вида участников дорожного движения в Российской Федерации позволит отграничить их от имеющихся на данный момент категорий участников дорожного движения, в первую очередь пешеходов, и установить новые правила их взаимодействия, повысив тем самым безопасность дорожного движения в целом. Однако без внесения изменений в нормы административного и уголовного права, устанавливающие ответственность за несоблюдение вновь вводимых правил, их реализация крайне затруднительна.

Самым популярным транспортным средством в Германии был и остается автомобиль. Только в январе 2020 года парк легковых автомобилей в Федеративной Республике насчитывал около 47,7 млн. автомобилей [15].

Но помимо коммерческого и личного автотранспорта, в этой стране нередко используется и общественный транспорт. Каждый десятый использует это ежедневно, причем местные автобусы являются наиболее распространенными. Целью общедоступных транспортных соединений является, с одной стороны, создание универсальных, оптимальных условий мобильности, а с другой стороны, ограничение ущерба окружающей среде и дорожному движению. Тем не менее, автомобильные аварии не редкость, даже несмотря на

то, что количество смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в Германии значительно сократилось за последние годы. В 2000 году в дорожно-транспортных происшествиях погибло около 7500 человек, в 2019 году на дорогах погибло около 3000 человек. Федеральная земля с наибольшим количеством смертей в результате дорожно-транспортных происшествий это Бавария.

Менее серьезные нарушения правил дорожного движения регистрируются в центральном дорожном реестре во Фленсбурге; количество людей, зарегистрированных в последний раз в 2020 году, составило около 10 600 нарушителей правил дорожного движения. Наиболее частым нарушением является вождение автомобиля на слишком высокой скорости.

Грузовые перевозки менее быстрые, для которых дорога является наиболее часто используемым транспортным маршрутом в Европе. Только в Германии автомобильным транспортом в 2018 году было перевезено около 3,7 млрд тонн грузов. В тонно-километрах это соответствует более чем 300 миллиардам ткм по немецким дорогам. По прогнозу, доля грузовых автомобилей в общей производителей грузовых перевозок будет увеличиваться и составит около 72 процентов в 2022 году.

Под преимуществом, связанным с участием в дорожном движении, мы понимаем увеличение объема прав и (или) уменьшение объема обязанностей, обусловленных участием в этом процессе, по сравнению с другими участниками дорожного движения.

Соответственно, ограничение, связанное с участием в дорожном движении, представляет собой уменьшение объема прав и (или) увеличение объема обязанностей, обусловленных участием в указанном процессе, по сравнению с другими участниками дорожного движения.

Следует иметь в виду, что указанные ограничения и преимущества взаимно дополняют друг друга, поскольку установление отдельных ограничений для

одних участников дорожного движения и разновидностей транспортных средств нередко соотносится с наличием соответствующих преимуществ, которые тем самым предусматриваются для других участников дорожного движения и разновидностей транспортных средств.

Аналогичным образом наличие определенных преимуществ, предусмотренных для некоторых участников дорожного движения и разновидностей транспортных средств, нередко означает установление соответствующих ограничений для иных участников дорожного движения и разновидностей транспортных средств.

Так, стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, в местах, обозначенных соответствующими дорожными знаками, разрешается только легковым автомобилям, мотоциклам, мопедам, а также велосипедам (п. 12.2 ПДД).

Отсюда следует очевидный вывод о том, что другим базовым разновидностям механических транспортных средств, к которым относятся грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы, а также тракторы, подобная стоянка запрещена.

Проанализируем ограничения, связанные с участием в дорожном движении, применительно к различным участникам дорожного движения и разновидностям транспортных средств.

Согласно п. 4.1. ПДД при отсутствии соответствующих элементов дороги, предназначенных для пешеходов, данные лица могут идти по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части). При этом они должны: 1) идти в один ряд; 2) двигаться навстречу движению транспортных средств.

Похожая ситуация имеет место и в отношении велосипедистов в возрасте старше 14 лет: при наличии ряда условий им разрешено двигаться по краю проезжей части, но только в один ряд (п. 24.2 и 24.5 ПДД).

В соответствии с п. 16.1 ПДД движение пешеходов и велосипедов (точнее было бы сформулировать иначе: велосипедистов) на автомагистралях запрещается.

Значительное количество ограничений установлено для водителей отдельных разновидностей механических транспортных средств [39]. Прежде всего рассмотрим ограничения, которые касаются расположения на проезжей части.

Так, водители мопедов должны двигаться по правому краю проезжей части в один ряд (п. 24.7 ПДД). Кроме того, согласно п. 16.1 ПДД на автомагистралях движение мопедов запрещено. На автомагистралях запрещается движение тракторов и самоходных машин, а грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т запрещено двигаться далее второй полосы (п. 16.1 ПДД).

В п. 10.3 ПДД предусмотрены ограничения, связанные с максимальной скоростью движения. Для такой дополнительной разновидности транспортных средств, как легковые автомобили, буксирующие прицеп, установленная максимальная скорость движения вне населенных пунктов меньше на 20 км/ч по сравнению с легковыми автомобилями, относящимися к базовой разновидности: на автомагистралях - не более 90 км/ч, на остальных дорогах - не более 70 км/ч.

Аналогичное ограничение имеет место и в отношении грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т по сравнению с грузовыми автомобилями с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т.

Для грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т установлены ограничения, касающиеся остановки и стоянки. Так, на левой стороне дорог с односторонним движением указанным грузовым автомобилям разрешается лишь остановка для загрузки или разгрузки (п. 12. 1 ПДД). Помимо этого, в соответствии с п. 17.2 ПДД в жилой зоне им запрещается стоянка вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

Имеются ограничения, связанные с перевозкой людей. Число перевозимых людей в салоне автобуса, осуществляющего перевозку на горном, туристическом или экскурсионном маршруте, не должно превышать количества оборудованных для сидения мест (п. 22.3 ПДД).

Кроме того, следует учитывать, что в разд. 3 приложения 1 к ПДД («Дорожные знаки») предусмотрены запрещающие дорожные знаки, которые вводят определенные ограничения движения, касающиеся различных участников дорожного движения и разновидностей транспортных средств.

В качестве примера приведем следующие знаки: 3.1 «Въезд запрещен» и 3.2 «Движение запрещено» (распространяются на все транспортные средства); 3.2 «Движение механических транспортных средств запрещено»; 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» (распространяется на грузовые автомобили и составы транспортных средств с разрешенной максимальной массой более 3,5 т); 3.5 «Движение мотоциклов запрещено»; 3.6 «Движение тракторов запрещено» (распространяется и на самоходные машины); 3.7 «Движение с прицепом запрещено» (распространяется на грузовые автомобили и тракторы с прицепами любого типа, а также на буксировку механических транспортных средств); 3.9 «Движение на велосипедах запрещено» (распространяется на мопеды); 3.10 «Движение пешеходов запрещено».

Теперь рассмотрим сочетание преимуществ и ограничений, связанных с участием в дорожном движении, причем ограничения представляют собой правила, которые должны соблюдаться при реализации соответствующих преимуществ.

Указанные преимущества заключаются в нераспространении на отдельные дополнительные разновидности транспортных средств действия дорожных знаков, запрещающих движение всех механических транспортных средств или их разновидностей (базовых либо дополнительных) [37].

Так, согласно разд. 3 приложения 1 к ПДД действие вышеупомянутых дорожных знаков 3.2, 3.3, 3.5 – 3.7 не распространяется на специфические разновидности транспортных средств, отличающиеся по функциональному назначению.

К ним относятся следующие транспортные средства: 1) обслуживающие предприятия, которые находятся в обозначенной зоне; 2) обслуживающие граждан или принадлежащие гражданам, которые проживают или работают в обозначенной зоне.

При этом все указанные транспортные средства должны въезжать в обозначенную зону и выезжать из нее на ближайшем к месту назначения перекрестке.

Требования, предъявляемые к участникам дорожного движения и транспортным средствам, касаются обозначения пешеходов, использования средств пассивной безопасности водителями и пассажирами, оборудования транспортных средств устройствами для подачи специальных сигналов и другими устройствами, обозначения транспортных средств с помощью установки опознавательных знаков, нанесения на наружные поверхности специальных цветографических схем и иными способами [41].

Наличие некоторых требований обусловлено необходимостью обеспечения безопасности отдельных участников дорожного движения или перевозимых грузов либо другими причинами.

Так, согласно п. 2.1.2 и 24.8 ПДД при управлении мотоциклом или мопедом водитель должен быть в мотошлеме, причем обязательно в застегнутом виде.

На транспортных средствах, осуществляющих сопровождение организованных групп велосипедистов при проведении тренировочных мероприятий на автомобильных дорогах общего пользования, должен быть включен проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета (п. 3.4 ПДД), поэтому требуется их оборудовать указанным проблесковым маячком.

3. В соответствии с п. 17 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением № 1090 (далее - Основные положения), транспортные средства, перевозящие денежную выручку и (или) ценные грузы, имеют специальные цветографические схемы, нанесенные на наружные поверхности в соответствии с государственным стандартом Российской Федерации.

Кроме того, для обеспечения безопасности указанных грузов такие транспортные средства могут оборудоваться проблесковым маячком белолунного цвета, который служит для привлечения внимания сотрудников полиции и иных лиц, и устройством для подачи специального звукового сигнала (п. 3.6 ПДД, п. 17 Основных положений).

Во многих случаях с требованиями, предъявляемыми к участникам дорожного движения и транспортным средствам, неразрывно сочетаются приоритеты, преимущества и ограничения, связанные с участием в дорожном движении.

Сочетание приоритетов [36] и требований, предъявляемых к транспортным средствам, имеет важное значение. Обеспечение соблюдения установленного приоритета маршрутных транспортных средств достигается путем их обозначения, что является необходимым условием для восприятия этих транспортных средств участниками дорожного движения.

Маршрутным транспортным средством является транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок (п. 1.2 ПДД).

Согласно (п. 18.2 ПДД), если полоса для маршрутных транспортных средств на дорогах, обозначенных соответствующими дорожными знаками, отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки, то в таких

местах разрешается заезжать на эту полосу при въезде на дорогу и для посадки и высадки пассажиров у правого края проезжей части при условии, что это не создает помех маршрутным транспортным средствам.

Кроме того, в населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенного места остановки. Однако водители таких троллейбусов и автобусов могут начинать движение только после того, как убедятся, что им уступают дорогу (п. 18.3 ПДД).

Маршрутные транспортные средства в обязательном порядке должны иметь соответствующие обозначения, для чего используются маршрутные указатели.

Сочетание преимуществ, связанных с участием в дорожном движении, и требований, предъявляемых к транспортным средствам, касается не только обозначения соответствующих транспортных средств разными способами, но и оборудования их различными устройствами.

Согласно п. 3.1 ПДД водители транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета могут отступать от требований разд. 6 (имеются в виду сигналы светофора) и 8 («Начало движения, маневрирование») – 18 («Приоритет маршрутных транспортных средств») ПДД, а также упомянутого ранее приложение 1 и 2 «Дорожная разметка и ее характеристики») к ПДД.

В том же пункте ПДД имеются две оговорки: 1) подобные преимущества установлены только для случаев выполнения неотложного служебного задания; 2) реализация этих преимуществ возможна при условии обеспечения безопасности движения.

Похожая ситуация имеет место и в отношении водителей транспортных средств с включенным проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета при выполнении работ по строительству, ремонту либо содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств.

Они также могут отступать от требований некоторых пунктов ПДД, дорожных знаков и дорожной разметки при условии обеспечения безопасности дорожного движения (п. 3.5 ПДД).

Имеются в виду определенные правила расположения транспортных средств на проезжей части (п. 9.4 – 9.8 ПДД) и правила движения по автомагистрали (п. 16.1 ПДД), дорожные знаки (кроме отдельных знаков приоритета: 2.2, 2.4 – 2.6, а также некоторых запрещающих знаков: 3.11 -3.14, 3.17, 3.20) и дорожная разметка.

Следовательно, все перечисленные транспортные средства должны быть оборудованы специальными устройствами для подачи соответствующих световых сигналов.

В п. 3.5 ПДД установлено, что водители крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств, осуществляющих сопровождение крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, с включенным проблесковым маячком желтого либо оранжевого цвета могут отступать от требований дорожной разметки, причем с аналогичной оговоркой.

Исследователями ранее был проведен сравнительный анализ содержания п. 3.5 с положениями п. 3.4 и некоторых других пунктов ПДД [38], поэтому ограничимся тем, что обратим внимание на отсутствие в п. 3.5 ПДД упоминания о водителях тяжеловесных транспортных средств.

В этой связи укажем, что на соответствующих крупногабаритных транспортных средствах должны быть установлены опознавательные знаки «Крупногабаритный груз», «Длинномерное транспортное средство» (распространяется на транспортные средства, длина которых с грузом или без груза более определенной величины, и на автопоезда с двумя и более прицепами), «Автопоезд» (согласно п. 1.2 ПДД под автопоездом понимается механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом или прицепами).

Это предусмотрено в. 8 Основных положений, в то время как опознавательные знаки, предназначенные для обозначения тяжеловесных транспортных средств, отсутствуют.

Для транспортных средств организаций федеральной почтовой связи, имеющих на боковой поверхности белую диагональную полосу на синем фоне, которые одновременно могут оборудоваться проблесковым маячком белолунного цвета и устройством для подачи специального звукового сигнала (п. 3.6 ПДД, п. 17 Основных положений), также предусмотрен ряд преимуществ, связанных с участием в дорожном движении.

В соответствии с разд. 3 приложения 1 к ПДД на эти транспортные средства не распространяется действие упомянутых ранее запрещающих дорожных знаков 3.2, 3.3, 3.5 – 3.7 и знаков 3.28 – 3.30, которые запрещают стоянку. Что касается знака 3.4, о котором уже шла речь, то он также не запрещает движение указанных транспортных средств.

Приведенный перечень дорожных знаков вызывает некоторое недоумение: трудно представить белую диагональную полосу на синем фоне, нанесенную на боковую поверхность мотоцикла или трактора.

Что касается рассмотренных ранее маршрутных транспортных средств, то в соответствии с приложением 1 к ПДД на них не распространяется действие различных знаков: запрещающих въезд, движение, повороты и разворот (знаки 3.1 – 3.3, 3.18.1, 3.18. 2, 3.19), предписывающих движение в определенных направлениях (знаки 4.1.1 – 4.1.6), а также особых предписаний в отношении направления движения по полосам или по полосе (знаки 5.15.1 и 5.15.2).

Кроме того, действие знака 3.27 («Остановка запрещена»), запрещающего остановку и стоянку, не распространяется на маршрутные транспортные средства в местах их остановки, обозначенных соответствующими разметкой и (или) знаками.

Действие знака 3.27 не распространяется и на транспортные средства, используемые в качестве легкового такси, в местах их стоянки, обозначенных соответствующими разметкой и (или) знаками.

Транспортные средства, используемые в качестве легкового такси, должны быть оборудованы таксометром, иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке, а на крыше - опознавательный фонарь оранжевого цвета (п. 5(1) Основных положений).

На дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных соответствующими дорожными знаками, легковым такси и школьным автобусам в порядке исключения разрешаются движение и остановка на этой полосе, однако в отличие от маршрутных транспортных средств они не имеют преимущества перед другими транспортными средствами (п. 18.2 ПДД).

Согласно п. 1.2 ПДД школьным автобусом является специализированное транспортное средство (автобус), соответствующее требованиям к транспортным средствам для перевозки детей, установленным законодательством о техническом регулировании, и принадлежащее на праве собственности или на ином законном основании дошкольной образовательной или общеобразовательной организации.

В соответствии с п. 2.2.2 – 2.2.4 Межгосударственного стандарта ГОСТа 33552-2015 «Автобусы для перевозки детей. Технические требования и методы испытаний» требуется обозначение такого автобуса: 1) спереди и сзади должны быть установлены опознавательные знаки «Перевозка детей»; 2) кузов должен иметь окраску желтого цвета; 3) на наружных боковых сторонах кузова, а также спереди и сзади по оси симметрии автобуса должны быть нанесены контрастные надписи «ДЕТИ» определенного размера.

Следует иметь в виду, что в ПДД предусмотрена организованная перевозка группы детей, под которой понимается перевозка в автобусе, не относящемся к

маршрутному транспортному средству, группы детей численностью 8 и более человек, осуществляемая без их родителей или иных законных представителей (п. 1.2).

Автобус, используемый для организованной перевозки детей, должен быть оборудован проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета (п. 3.4. ПДД) и обозначен опознавательными знаками «Перевозка детей» (п. 22.6 ПДД, п. 8 Основных положений).

Представляется обоснованной постановка вопроса о том, чтобы разрешить движение и остановку на полосе для маршрутных транспортных средств автобусов, осуществляющих организованные перевозки групп детей, включив упоминание о них в п. 18.2 ПДД.

Сочетание ограничений, связанных с участием в дорожном движении, и требований, предъявляемых к участникам дорожного движения и транспортным средствам, обусловлено тем, что требования, касающиеся определенных характеристик и обозначения участников дорожного движения, оборудования транспортных средств различными устройствами, вытекают из соответствующих ограничений, а обозначение транспортных средств позволяет контролировать соблюдение ограничений.

Вначале обратим внимание на пешеходов, движущихся вне населенных пунктов в темное время суток или в условиях недостаточной видимости по краю проезжей части.

Помимо описанных ранее ограничений, связанных с таким движением пешеходов, для этих случаев установлено дополнительное ограничение, обуславливающее наличие требований иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать их видимость водителями транспортных средств (п. 4.1 ПДД).

Рассмотрим перевозки пассажиров в кузове грузового автомобиля. В п. 10.3 ПДД установлено, что таким грузовым автомобилям разрешается движение вне населенных пунктов со скоростью не более 60 км/ч.

Указанное ограничение наглядно свидетельствует о повышенном внимании к обеспечению безопасности подобных перевозок. Подтверждением этого вывода служит наличие требований, предъявляемых к водителям, пассажирам и грузовым автомобилям.

Данная перевозка должна осуществляться водителями, имеющими водительское удостоверение на право управления транспортным средством категории «С» или подкатегории «С1» в течение трех и более лет (п. 22.1 ПДД).

Более того, согласно п. 22.1 ПДД при осуществлении такой перевозки людей в количестве более восьми, но не более 16 человек (включая пассажиров в кабине), требуется одновременное наличие в удостоверении разрешающей отметки, подтверждающей право управления транспортным средством категории «D» или подкатегории «D1», а в случае перевозки более 16 человек (включая пассажиров в кабине) - только категории «D».

Имеются и требования, касающиеся количества пассажиров: число перевозимых людей в кузове грузового автомобиля не должно превышать количества оборудованных для сидения мест (п. 22.3 ПДД).

В п. 22.5 ПДД предусмотрен частный случай. Проезд в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой, не оборудованной для перевозки людей, разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, причем обязательным является условие их обеспеченности местом для сидения, расположенным ниже уровня бортов.

Перевозка людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой разрешается, если он оборудован в соответствии с п. 4 Основных положений, при этом перевозка детей не допускается (п. 22.2 ПДД).

Перевозка детей на транспортных средствах имеет свои ограничения, обусловленные необходимостью обеспечить повышенную безопасность перевозки таких пассажиров.

Например, в соответствии с п. 24.8 ПДД с учетом ограничений, касающихся перевозки детей до 7 лет на велосипедах и мопедах, требуется наличие специально оборудованных для них мест.

В ПДД установлены ограничения и для перевозки детей в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля (п. 22.9). Так, перевозка детей в возрасте младше семи лет должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Что касается перевозки детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно), то она должна осуществляться с использованием указанных детских удерживающих систем (устройств) или ремней безопасности, а на переднем сиденье легкового автомобиля - только с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

При этом в п. 22.9 ПДД сделаны оговорки о том, что эти ограничения относятся к тем транспортным средствам, «конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX».

По нашему мнению, следует исключить данные оговорки. Более того, представляется целесообразным установить требование об обязательном оборудовании кабин грузовых автомобилей ремнями безопасности, а легковых автомобилей - ремнями безопасности и детской удерживающей системой ISOFIX.

Кстати говоря, аналогичная оговорка о предусмотренных конструкцией ремнях безопасности включена и в п. 2.1.2 ПДД, в котором установлена общая обязанность водителя быть пристегнутым во время движения и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями.

Об организованной перевозке группы детей ранее уже упоминалось. В данном случае укажем на то, что автобусам, осуществляющим организованные перевозки групп детей, разрешается двигаться вне населенных пунктов со скоростью не более 60 км/ч (п. 10.3 ПДД).

При этом в п. 8 Основных положений специально предусмотрена установка на указанные автобусы опознавательного знака «Ограничение скорости». В п. 22.6 ПДД указано, что организованная перевозка группы детей должна осуществляться в соответствии с ПДД и специальными правилами. Имеются в виду Правила организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527 (далее - Правила) [27].

В Правилах установлено, что во время движения автобуса дети должны быть пристегнуты к креслам ремнями безопасности (п. 20), в силу чего данные автобусы должны быть оборудованы такими ремнями (п. 16).

Имеются и специальные требования, предъявляемые к водителям. Они допускаются к управлению указанными автобусами, если соответствуют следующим условиям: 1) наличие определенного стажа работы в качестве водителя транспортного средства категории «D» на дату начала организованной перевозки группы детей; 2) отсутствие в течение определенного срока до начала перевозки фактов привлечения к административной ответственности в виде лишения права управления либо административного ареста за нарушения в области дорожного движения (п. 17 Правил).

Что касается школьных автобусов, то нужно обратить внимание на следующее важное положение, включенное в п. 2.2.1 упомянутого Межгосударственного стандарта: автобусы для перевозки детей, максимальная конструктивная скорость которых превышает 60 км/ч, должны быть оборудованы устройством ограничения скорости.

Отсюда вытекает требование об установке на данные автобусы опознавательного знака «Ограничение скорости» (п. 8 Основных положений).

Согласно п. 10.4 ПДД тяжеловесным транспортным средствам, крупногабаритным транспортным средствам и транспортным средствам, осуществляющим перевозки опасных грузов, разрешается движение со скоростью, не превышающей скорости, указанной в специальном разрешении, при наличии которого в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам таких транспортных средств.

Следовательно, на всех упомянутых транспортных средствах также должен быть установлен опознавательный знак «Ограничение скорости» (п. 8 Основных положений).

В отношении крупногабаритных транспортных средств уже было указано, что они оборудуются проблесковыми маяками желтого или оранжевого цвета и на них устанавливаются соответствующие опознавательные знаки.

Это представляется вполне оправданным, особенно если учесть наличие таких запрещающих дорожных знаков, как 3.13 «Ограничение высоты», 3.14 «Ограничение ширины» и 3.15 «Ограничение длины».

В то же время для тяжеловесных транспортных средств подобные требования не предусмотрены, причем, как было отмечено ранее, какие-либо опознавательные знаки вообще отсутствуют, в отличие от соответствующих дорожных знаков: 3.11 «Ограничение массы» и 3.12 «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства».

На наш взгляд, было бы разумно проработать вопрос о целесообразности введения двух новых опознавательных знаков - «Крупногабаритное транспортное средство» (с заменой или изменением некоторых имеющихся опознавательных знаков) и «Тяжеловесное транспортное средство», а равно

оборудования тяжеловесных транспортных средств проблесковыми маяками желтого или оранжевого цвета.

Транспортные средства, осуществляющие перевозки взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности, оборудуются проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета, включение которого является обязательным при движении (п. 3.4 ПДД).

В соответствии с п. 8 Основных положений на транспортные средства, перевозящие опасные грузы, устанавливаются опознавательные знаки «Опасный груз», при этом на опознавательный знак наносятся обозначения, характеризующие опасные свойства перевозимого груза.

В связи с этим уместно указать на наличие дорожных знаков 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено» (действие распространяется на транспортные средства, обозначенные данными опознавательными знаками) и 3.33 «Движение транспортных средств с взрывчатыми и легковоспламеняющимися грузами запрещено» (действие распространяется на транспортные средства, осуществляющие перевозку подобных грузов, кроме случаев перевозки таких опасных веществ и изделий в ограниченном количестве).

Кроме того, нужно иметь в виду, что согласно п. 3.4 ПДД транспортные средства, осуществляющие сопровождение всех перечисленных транспортных средств, также должны быть оборудованы проблесковыми маяками желтого или оранжевого цвета.

Для транспортных средств, скорость движения которых не должна превышать 40 км/ч или которые по техническим причинам не могут развивать такую скорость, предусмотрено ограничение в расположении на проезжей части.

Данные транспортные средства должны двигаться по крайней правой полосе кроме случаев объезда, обгона или перестроения перед поворотом налево,

разворотом либо остановкой в разрешенных случаях на левой стороне дороги (п. 9.5 ПДД).

В то же время согласно п. 16.1 ПДД на автомагистралях запрещается движение транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или их состоянию менее 40 км/ч.

В случаях, когда максимальная скорость транспортного средства по технической характеристике ниже определенной в п. 10.3 и 10.4 ПДД ПДД, на них должен быть установлен опознавательный знак «Ограничение скорости» (п. 8 Основных положений).

Полагаем, что редакция п. 9.5 и 16.1 ПДД, а также п. 8 Основных положений нуждается в гармонизации в отношении определения соответствующих разновидностей транспортных средств. Кроме того, следует уточнить и величину скорости, влекущую указанные ограничения.

Приведем и достаточно экзотический случай. Согласно п. 15.3 ПДД без разрешения начальника дистанции пути железной дороги запрещается движение через железнодорожный переезд тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч.

Данные транспортные средства обозначаются опознавательным знаком «Тихоходное транспортное средство» (п. 8 Основных положений), который будет рассмотрен далее.

Предусмотрены и ограничения, связанные с техническим состоянием транспортных средств. Так, согласно п. 2.3.1 ПДД запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), не горящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя либо снегопада.

При возникновении в пути прочих неисправностей, с которыми запрещена эксплуатация транспортных средств, разрешается следовать к месту стоянки или ремонта, причем с соблюдением необходимых мер предосторожности. Имеется в виду Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (далее - Перечень неисправностей и условий), содержащийся в приложении к Основным положениям. В него включены требования к тормозным системам, рулевому управлению, внешним световым приборам, стеклоочистителям и стеклоомывателям ветрового стекла, колесам и шинам, двигателю и прочим элементам конструкции конкретных разновидностей транспортных средств.

Следует обратить внимание на то, что в п. 7.15(1) Перечня неисправностей и условий предусмотрено отсутствие опознавательных знаков, которые должны быть установлены в соответствии с п. 8 Основных положений. Сочетание преимуществ, связанных с участием в дорожном движении, приоритетов и требований, предъявляемых к участникам дорожного движения и транспортным средствам, представляет собой более сложную комбинацию составных частей рассматриваемого механизма правового регулирования.

В соответствии с п. 14.5 ПДД слепые пешеходы, подающие сигнал белой тростью, могут переходить дорогу вне пешеходных переходов, причем во всех случаях водитель обязан их пропустить.

Ранее были рассмотрены преимущества, предусмотренные для водителей транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (п. 3.1 ПДД). Включение специального звукового сигнала влечет наличие приоритета, для чего требуется оборудование транспортного средства устройством для подачи такого сигнала.

В соответствии с п. 3.1 ПДД приоритеты имеют водители следующих транспортных средств: 1) транспортных средств с включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом; 2) транспортных

средств, имеющих нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом, а также сопровождаемых ими транспортных средств, на которых должен быть включен ближний свет фар.

Имеется и достаточно важная оговорка: водителям перечисленных транспортных средств разрешается воспользоваться приоритетом, только убедившись, что другие участники дорожного движения уступают дорогу этим транспортным средствам.

Соответственно, при приближении указанных транспортных средств водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда их, а также сопровождаемых ими транспортных средств (п. 3.2 ПДД).

Одновременно водителям запрещается выполнять обгон упомянутых в п. 3.1 ПДД транспортных средств при наличии дополнительного условия, касающегося транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом: на их наружные поверхности должны быть нанесены специальные цветографические схемы (п. 3.2 ПДД).

Что касается пешеходов, то согласно п. 4.7 ПДД при приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом они обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).

Маршрутные транспортные средства и транспортные средства, используемые в качестве легковых такси, имеют еще одно преимущество: другим транспортным средствам запрещаются остановка и стоянка ближе определенного расстояния от мест остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси, обозначенных соответствующей разметкой, а при ее отсутствии

- от указателя места остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси (п. 12.4 и 12.5 ПДД).

В соответствии с п. 12.4 ПДД в качестве исключения другим транспортным средствам разрешается остановка для посадки и высадки пассажиров при условии, что это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств или транспортных средств, используемых в качестве легковых такси.

Для крупногабаритных транспортных средств, о требованиях, предъявляемых к которым, уже шла речь, характерна ситуация, описанная в ранее опубликованной работе. Имеются в виду преимущества, связанные с совершением определенных маневров.

Согласно п. 8.7 ПДД, в случае если транспортное средство из-за своих габаритов не может выполнить поворот с соблюдением требований п. 8.5 ПДД, устанавливающего обязанность заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, то допускается отступать от них, если это не создаст помех другим транспортным средствам и при условии обеспечения безопасности движения.

Аналогичным образом, если при развороте вне перекрестка ширина проезжей части недостаточна для выполнения маневра из крайнего левого положения, что характерно именно для крупногабаритных транспортных средств, его допускается производить от правого края проезжей части (с правой обочины). При этом водитель должен уступить дорогу попутным и встречным транспортным средствам (п. 8.8 ПДД).

Следовательно, в данном случае преимущества предусмотрены для крупногабаритных транспортных средств, а приоритеты установлены для других транспортных средств - как попутных, так и встречных.

Сочетание приоритетов, ограничений, связанных с участием в дорожном движении, и требований, предъявляемых к участникам дорожного движения и транспортным средствам.

Укажем на пешеходов, находящихся вне населенных пунктов в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, но движущихся не по краю проезжей части, а по обочинам, или переходящих дорогу.

Наряду с приоритетами, которые были рассмотрены в предыдущей статье, для подобных случаев также установлено ограничение, из которого вытекают соответствующие требования.

С учетом необходимости обозначения себя в описанных ситуациях пешеходы обязаны не только иметь при себе предметы со световозвращающими элементами, но и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств (п. 4.1 ПДД).

В п. п. 9.11 ПДД установлено, что вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, транспортное средство, для которого установлено ограничение скорости, а также транспортное средство (состав транспортных средств), имеющее длину, превышающую определенную величину, должны находиться от движущегося впереди транспортного средства на таком расстоянии, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую ими полосу.

Таким образом, ограничения, предусмотренные для одних транспортных средств, обеспечивают реализацию приоритета, который имеют другие транспортные средства. Следует помнить, что данная норма не действует при движении по участкам дорог, на которых запрещается обгон, а также при интенсивном движении и движении в организованной транспортной колонне (п. 9.11 ПДД).

На основании ранее изложенного обгоняемые транспортные средства, упомянутые в этом пункте, должны быть обозначены опознавательными знаками в соответствии с п. 8 Основных положений и оборудованы проблесковыми маяками желтого или оранжевого цвета согласно п. 3.4 ПДД.

3. Похожая ситуация предусмотрена и в п. 11.6 ПДД: если вне населенных пунктов обгон или опережение тихоходного транспортного средства, транспортного средства, перевозящего крупногабаритный груз, либо транспортного средства, двигающегося со скоростью, не превышающей 30 км/ч, затруднены, водитель такого транспортного средства должен принять как можно правее, а при необходимости остановиться, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

Поскольку термин «тихоходное транспортное средство» в п. 1.2 ПДД не предусмотрен, обратим особое внимание на опознавательный знак «Тихоходное транспортное средство», обозначающий механические транспортные средства, для которых предприятием-изготовителем установлена максимальная скорость не более 30 км/ч (п. 8 Основных положений).

С учетом этого, по нашему мнению, формулировка п. 11.6 ПДД нуждается в редакционной корректировке, причем представляется разумным гармонизировать ее с содержанием п. 9.11 ПДД.

Сочетание преимуществ и ограничений, связанных с участием в дорожном движении, и требований, предъявляемых к участникам дорожного движения и транспортным средствам, также представляет собой «трехмерную» правовую конструкцию.

Междугородние автобусы имеют преимущество в виде более высокой разрешенной максимальной скорости (на всех дорогах - не более 90 км/ч) по сравнению с автобусами, относящимися к базовой разновидности указанных транспортных средств (п. 10.3 ПДД).

При этом п. 22.3 ПДД предусмотрено следующее ограничение количества пассажиров: число перевозимых людей в салоне автобуса, осуществляющего перевозку на междугородном маршруте, не должно превышать количества оборудованных для сидения мест.

Отсюда вытекает вполне обоснованное требование о том, что для обеспечения безопасности перевозки пассажиров в автобусах, используемых для перевозки в междугородном сообщении, места для сидения должны быть оборудованы ремнями безопасности (п. 4.1 Основных положений).

Согласно разд. 3 приложения 1 к ПДД действие упомянутых ранее дорожных знаков 3.28 – 3.30, которые запрещают стоянку, не распространяется на такси.

При этом установлено определенное ограничение: речь идет только о такси с включенным таксометром. В соответствии с п. 5 (1) Основных положений в число требований, предъявляемых к транспортным средствам, используемым в качестве легкового такси, входит оборудование их данным устройством.

В силу ограниченного объема настоящей статьи мы не имели возможности рассмотреть положения некоторых разделов ПДД, в частности, регламентирующих буксировку транспортных средств, в том числе перевозку людей при осуществлении буксировки, и требования, предъявляемые к водителям (разд. 20), учебную езду и требования, предъявляемые к учебному транспортному средству, а также к лицам, обучающимся вождению (разд. 21), перевозку грузов и требования, предъявляемые к обозначению перевозимого груза (разд. 23), и др.

На основании изложенного представляется возможным сделать вывод о том, что механизм правового регулирования организации и осуществления дорожного движения, предусмотренный нормами ПДД, Основных положений и других актов, представляет собой очень объемную и сложную юридическую конструкцию.

Имеющиеся нормативные положения содержат немало недостатков. К ним относится наличие определенных пробелов и противоречий между отдельными положениями, неудачных формулировок, допускающих неоднозначное толкование, терминологических неточностей.

По нашему убеждению, требуется большая работа по гармонизации приоритетов, преимуществ и ограничений, связанных с участием в дорожном движении, требований, предъявляемых к участникам дорожного движения и транспортным средствам, а также разнообразных сочетаний указанных составных частей рассмотренного механизма правового регулирования.

Разумеется, возможны иные подходы к осмыслению данного механизма, выделение других компонентов и выявление их взаимосвязей, что позволит дополнить и уточнить проанализированные в данной статье его составные части.

Совершенствование соответствующих нормативных актов, безусловно, будет способствовать улучшению организации дорожного движения и повышению уровня безопасности при его осуществлении.

Немаловажным является вопрос о применении средств технического контроля при фиксации нарушения правил дорожного движения. Применение средств автоматического контроля нарушений ПДД дорожного движения (ПДД РФ) является одним из эффективных способов формирования правосознания участников, являющимся на сегодняшний день действенным инструментом обеспечения неотвратимости наказания, а значит, и понуждения участников дорожного движения к соблюдению требований вышеуказанных Правил [11].

Осознание неотвратимости как получения наказания, так и его исполнения должно выступать определяющим сдерживающим фактором, обеспечивающим соблюдение нарушителями ПДД дорожного движения, и эффективной мерой профилактики преступлений в сфере дорожного движения.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018 - 2024 годы [31]. Целями Стратегии являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 г. В качестве целевого ориентира

на 2024 г. устанавливается показатель социального риска, составляющий не более четырех погибших на 100 000 населения.

Учитывая постановленные государством цели, работа по оснащению дорог средствами фотовидеофиксации с учетом протяженности дорог и ограниченным числом закупаемого оборудования в ближайшей перспективе должна основываться на грамотном расчете, поскольку ожидаемый результат от применения оборудования требует времени.

Перечень фиксируемых комплексом фотовидеофиксации правонарушений должен соответствовать тем правонарушениям, которые являются причинами дорожно-транспортных происшествий на рассматриваемом для обустройства участке дороги.

Очевидно, что превышение водителями установленного ограничения скорости движения является сопутствующим фактором гибели людей и получения ими тяжелых ранений при дорожно-транспортных происшествиях, в связи с чем осуществление контроля за скоростью движения на контролируемых участках может быть, как основным направлением контроля, так и сопутствующим.

Несмотря на общие принципы создания систем автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения в регионах, их последующее становление и развитие у каждого региона идут по своему внутреннему сценарию.

Однако количество выявляемых средствами фотовидеофиксации правонарушений не является целью применения оборудования.

Как верно отмечено А.Д. Дымберовым, дальнейшее наращивание объемов выявленных правонарушений исключительно в фискальных целях может привести к глубокому неприятию данной деятельности населением, усугублению правового нигилизма участников дорожного движения и, как следствие, регрессу системы автоматической фиксации [10].

Принимая аналогичную позицию, должностные лица Центра автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД (далее - ЦАФАПОДД ГИБДД) при решении вопросов о применении работающих в автоматическом режиме специальных технических средств принимают решения, направленные исключительно на сокращение либо исключение дорожно-транспортных происшествий на рассматриваемом для контроля участке дороги. Непосредственным результатом работы оборудования является уровень аварийности в контролируемом месте по контролируемым видам правонарушений.

Анализ результатов работы по применению средств фотовидеофиксации позволяет выделить несколько направлений, требующих разрешения в ближайшей перспективе.

Так, всегда будет оставаться актуальным вопрос получения надлежащей доказательной базы, поскольку, как показывает практика применения средств автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения, никакой прописанный алгоритм работы комплекса фотовидеофиксации (а у каждого производителя он свой) не может исключить ошибочную фиксацию транспортных средств, водители которых фактически ПДД не нарушали. Написанные программы зачастую работают только в идеальных условиях, не включающих в себя метеорологические особенности региона, а также иные нестандартные события, которые могут возникнуть при их применении (дорожно-транспортные происшествия, различного рода дорожные работы, кратковременные регулировочные действия и т.п.).

Такие оформленные материалы, как правило, отменяются и получают широкую огласку в обществе, и впоследствии эти факты негативно сказываются на дальнейшей практике центров фотовидеофиксации.

Можно согласиться, что для такого нарушения, как превышение скорости движения транспортного средства, перечень требуемых доказательств

достаточно ограничен и сводится к получению нескольких фотографий и результатов измерения. Здесь необходимо только на стадии получения таких материалов со средств автоматической фиксации предусмотреть алгоритм контроля (защиты) от получения материалов, сформированных неисправным комплексом фотовидеофиксации (например, с показаниями зафиксированной скорости свыше 200 км/ч отправлять материал на дополнительную проверку и т.п.).

Механизм обработки таких однокадровых материалов, позволяющих на одном снимке получить все требуемые для всестороннего полного и объективного рассмотрения дела доказательства, достаточно прост и не требует временных затрат для должностного лица, рассматривающего дело об административном правонарушении. Как правило, такие процессы решаются за счет их автоматизации с использованием применяемого программного обеспечения, позволяющего на сегодняшний день существенно сократить время стандартных операций, необходимых для вынесения постановления по делу об административном правонарушении.

Но если обратиться к материалам, получаемым в результате применения специальных технических средств, фиксирующих такие правонарушения, как, например, проезд на запрещающий сигнал светофора, возможность получения ошибочно зафиксированных правонарушений повышается в зависимости от погодных условий, состояния дорожной разметки и иных дорожных обстоятельств, т.е. фактически алгоритм работы комплекса фотовидеофиксации не нарушен, но при этом сформированные им доказательства не позволяют сделать вывод о наличии события того или иного правонарушения. Например, зимой из-за климатических условий при квалификации правонарушений, предусмотренных ч. 2 ст. 12.12 КоАП, дорожная разметка 1.12 приложения 2 ПДД РФ может быть не видна, а на сформированном материале водитель транспортного средства перед ней не остановился и пересек линию установки

дорожного знака 6.16 приложения 1 ПДД РФ «Стоп-линия», который он не мог видеть по объективным причинам.

Обязательным условием изучения таких правонарушений является формируемая комплексом видеозапись, которая не только позволяет сотруднику объективно исследовать все доказательства, но и исключает различные доводы об отсутствии события административного правонарушения, выдвигаемые лицом как в жалобе на постановление по делу об административном правонарушении, так и на стадии ее подготовки в ходе приема или в телефонном разговоре. Продолжительность такой видеозаписи, как правило, составляет от десяти секунд до одной минуты. Более одной минуты запись длится в исключительных случаях.

Таким образом, исследование сотрудником каждого оформляемого материала с учетом разнообразия видов применяемых средств фотовидеофиксации является обязательным и на сегодняшний день не может быть отдано на откуп различного рода компьютерных алгоритмов обработки.

Изложенное позволяет прийти к выводу, что количество качественно оформляемых материалов, получаемых со средств фотовидеофиксации, при неизменном количестве личного состава, осуществляющего обработку материалов, существенно снижается при расширении видов нарушений, выявляемых средствами фотовидеофиксации правонарушений.

При этом необходимость названного расширения является полностью оправданной, поскольку контроль, например, только скоростного режима оказывает влияние на скорость транспортного потока, а значит, и на последствия при возникновении дорожно-транспортных происшествий, но не решает проблемы по исключению причины этого дорожно-транспортного происшествия, поскольку данный вид нарушения не контролируется, а значит, не предупреждается.

Изложенное является основной проблемой, возникающей при реализации своих полномочий сотрудниками ЦАФАПОДД ГИБДД, поскольку надлежащее оформление каждого материала требует соответствующих временных затрат, и с увеличением их количества не исключается проявление человеческого фактора, в результате чего имеются предпосылки к необоснованному привлечению к административной ответственности.

Несмотря на сложности при обработке материалов, не связанных с осуществлением контроля за скоростным режимом или, например, контролем за нарушениями, имеющими отношение к остановке и стоянке транспортных средств, именно это направление и должно в ближайшие годы получить свое развитие. Последнее должно заключаться не в шаблонном обустройстве дорог средствами фотовидеофиксации для повсеместного контроля исключительно скоростного режима, а в качественном распределении приоритетов при расстановке оборудования, предъявлении требований к его качественным характеристикам, видам выявляемых правонарушений и получению надлежащей доказательной базы.

В обязательном порядке решение о применении работающих в автоматическом режиме специальных технических средств должно осуществляться на основе анализа аварийности, выявления типичных нарушений для контролируемого участка, которые напрямую влияют на риски возникновения дорожно-транспортных происшествий, и последующего контроля в приоритете именно за данным видом правонарушений.

Но при этом выбор мест применения средств фотовидеофиксации не должен сводиться только к статистическим показателям. Места концентрации дорожно-транспортных происшествий должны обустриваться средствами фотовидеофиксации в первую очередь, но также необходимо уделять внимание и тем участкам дорог, где вероятность возникновения дорожно-транспортных

происшествий достаточно высока. Данные участки не должны оставаться без внимания.

Если решать проблемы конкретного перекрестка, фиксировать на нем типичные для него нарушения Правил дорожного движения, риск возникновения дорожно-транспортных происшествий снижается.

Не менее значимым фактором при выборе оборудования должно стать качество получаемого материала об административном правонарушении. Данный материал должен быть не формальным видеороликом низкого качества, а полностью отвечать требованиям к доказательствам по делам об административных правонарушениях. Отдельное внимание должно уделяться возможностям работы оборудования в темное время суток, так как не каждое оборудование, несмотря на заверения производителя, способно надлежащим образом фиксировать, распознавать нарушения при данных условиях и формировать требуемую доказательную базу.

Существенным условием работы оборудования также должно стать изучение его возможностей в части фиксации заявленного вида правонарушения. Необходим механизм обязательного обслуживания производителем поставленного оборудования не менее трех лет со ввода его в эксплуатацию. Производители низкокачественного оборудования должны быть лишены возможности участвовать в обустройстве дорог.

Требования к функциональным свойствам средств фотовидеофиксации должны также определяться исключительно государством, а не каждым разработчиком по своему усмотрению. Реализация таких требований позволит исключить недобросовестную конкуренцию при закупках в данной сфере, а также предотвратит обустройство улично-дорожной сети некачественным оборудованием. Алгоритм работы комплексов фотовидеофиксации по получению доказательств должен быть понятен всем участникам

правоотношений, в том числе лицам, привлекаемым к административной ответственности.

Таким образом, подводя итог, мы можем сказать, что последующее совершенствование на региональном уровне организации деятельности по использованию средств фотовидеофиксации при надзоре за дорожным движением видится в объединении всех участников правоотношений, обеспечивающих функционирование системы фотовидеофиксации, в одно целое.

С учетом постоянного развития системы фотовидеофиксации их объединение в субъектах Российской Федерации в единое учреждение со временем неизбежно, так как это является очевидным выходом, позволяющим существенно повысить эффективность работы системы, территориально принимать своевременные и необходимые решения для поддержания системы в работоспособном состоянии, ее совершенствования и развития. Обязательным условием такого преобразования должно стать то, что деятельность по применению в регионе средств фотовидеофиксации будет являться основным видом деятельности учреждения, цель которой - сокращение аварийности.

В настоящее время мероприятия по финансированию системы фотовидеофиксации, в том числе по отправке почтовых отправлений, уже осуществляются в основном по региональному признаку. Исключением являются федеральные программы. Денежные средства, полученные от уплаты административных штрафов, наложенных по постановлениям, вынесенным на основании зафиксированного в регионе правонарушения, зачисляются в дорожный фонд соответствующего субъекта Российской Федерации.

Таким образом, существующая система фотовидеофиксации основывается на территориальном признаке, но при этом не имеет четко выраженной структуры - ядра управления. По нашему мнению, ядром данной структуры должно быть региональное учреждение, в полномочия которого будут входить вопросы обеспечения безопасности дорожного движения при использовании

средств автоматической фотовидеофиксации; обеспечения работоспособности применяемого для фиксации правонарушений оборудования; развития системы на основе объективных задач, в том числе по расширению перечня фиксируемых правонарушений, являющихся на конкретном участке причинами возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также мониторинга транспортного потока; обеспечения на основе разветвленной сети комплексов фотовидеофиксации контроля за пассажирскими перевозками, перевозками крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.

Кроме того, рассматриваемое учреждение должно осуществлять функции по предварительной обработке материалов, поступающих со средств фотовидеофиксации, а также функции администратора соответствующих доходов бюджета, пополняемых в результате уплаты административных штрафов, налагаемых сотрудниками ЦАФАПОДД ГИБДД.

Следующим этапом в случае успешной реализации всех вышеперечисленных инициатив должно стать делегирование должностным лицам учреждения полномочий по привлечению собственников транспортных средств к административной ответственности в связи с фиксацией работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами правонарушений в области дорожного движения.

Порядок производства по делам об административных правонарушениях определяется Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, и принимаемыми в развитие его положений подзаконными актами. Производство по отдельным категориям административных деликтов устанавливаются специальными нормами. Так, порядок судопроизводства в арбитражных судах по делам, возникающим из административных и иных публичных правоотношений (в частности, об административных правонарушениях), устанавливает Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации.

Действующее законодательство об административных правонарушениях возлагает на процесс его применения следующие задачи: всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в точном соответствии с законом, обеспечение исполнения вынесенного постановления, а также выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений (ст. 24.1 КоАП РФ).

Анализ положений ст. 24.1 КоАП РФ позволяет сделать ряд выводов:

- в них дается легальное определение задач производства по делам об административных правонарушениях;
- эти задачи изложены исчерпывающим образом;
- правила ст. 24.1 КоАП РФ конкретизируют (применительно к производству по делам об административных правонарушениях) общие задачи законодательства об административных правонарушениях (ст. 1.2 КоАП РФ). В данных задачах производства по делам об административных правонарушениях реализуются правоохранительная, предупредительная и воспитательная функции законодательства об административных правонарушениях.

Можно выделить следующие особенности производства по делам об административных правонарушениях:

- оно возникает только в связи с совершением административного правонарушения и является чисто юрисдикционным;
- эта юрисдикционная деятельность разворачивается в сфере действия общеобязательных правил (государственный и общественный порядок, охраняющий права и свободы граждан; установленный порядок управления);
- эту деятельность осуществляют специально уполномоченные на то

субъекты;

– только посредством данного производства реализуются меры административного наказания.

Производство по делам об административных правонарушениях можно также охарактеризовать как институт административного права, включающий в себя нормы, регулирующие деятельность уполномоченных органов и лиц по применению административных наказаний за административные правонарушения.

Производство по делам об административных правонарушениях представляет собой и разновидность исполнительно-распределительной деятельности, поэтому в ней действуют общие принципы управления: законности, демократизма, оперативности.

Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения - это вид государственного принуждения, реализуемого в предусмотренной Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях процессуальной форме и отражающего такое правовое состояние лица, при котором оно претерпевает неблагоприятные последствия морального, личного или имущественного характера в результате государственного осуждения совершенного им административного правонарушения, посягающего на совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью специально предназначенных для этого устройств (транспортных средств) или без таковых в пределах обустроенной или приспособленной и используемой для движения таких устройств полосы земли либо поверхности искусственного сооружения, предназначенной для движения безрельсовых транспортных средств, трамваев и пешеходов, участниками которых могут выступать водители транспортных средств и приравненные к ним лица, их пассажиры, а также пешеходы и приравненные к ним лица.

Производство по делам об административных правонарушениях осуществляют следующие органы:

органы внутренних дел (полиции) включает основанную на законе и облеченную в форму правовых отношений регулятивную, правоприменительную, правоохранительную деятельность органов внутренних дел (полиции) и их должностных лиц, наделенных правом реализации различных видов административных производств позитивного и принудительного характера и принятия по ним решений в установленных законом форме и порядке;

ГИБДД осуществляет исполнение распорядительных, организационно-хозяйственных, внутренних контрольных функций других ведомств стало более важным. Количество задач и функций, возложенных на нее, возросло в настоящее время до 48. Основными задачами ГИБДД в области обеспечения БДД являются: контроль и надзор за соблюдением ПДД, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, надзор за содержанием автомобильных дорог, техническим состоянием транспортных средств; регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий; регистрация и учет автотранспортных средств и прицепов к ним, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автотранспортные средства и прицепы к ним; участие в мероприятиях по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности, а также иные задачи, связанные с надзорными функциями, указанными в Положении о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ст.11) и Наставлении по работе Дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

(ст.4).

2.2 Проблемы разграничения административной и уголовной ответственности в области дорожного движения

Безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающего степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Автомобиль - является источником повышенной опасности для окружающих, так как зависит, в принципе, от двух признаков:

- вредоносного свойства (самопроизвольное движение);
- невозможности полного контроля со стороны человека.

Ответственность за вред наступит только в том случае, если вред возник в результате действия источника повышенной опасности (движение автомобиля, работа механизма и т. д.).

По своему механизму дорожно-транспортные происшествия можно разделить на следующие виды, их девять:

Столкновение - происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог. К этому виду относятся столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным на путях) транспортным средством;

- опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. К этому виду происшествий не относится опрокидывания, которым предшествовали другие виды происшествий;

- наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп (наезд на внезапно остановившееся средство относится к столкновению);
- наезд на препятствия - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, мачта, строительные материалы, ограждение и т.д.);
- наезд на пешехода - происшествие при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доска, бревна, кирпичи и т.д.);
- наезд на велосипедиста - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;
- наезд на гужевой транспорт - происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этим животными, ударились о движущееся транспортное средство;
- наезд на животных - происшествие, при котором транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (включая вьючных и верховых), либо сами эти животные или птицы ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб;
- прочие происшествия -, не относящиеся к перечисленным выше

видам. К прочим происшествиям относятся: сход трамвая с рельсов (не вызвавшее столкновение или опрокидывания); падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства на человека, животное или другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения; наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо); падение пассажиров с движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.

Диспозиция ст. 264 УК - бланкетная, и для уяснения нарушения правил необходимо обращаться к иным нормативным актам, в частности к Правилам дорожного движения РФ 1993 года. При этом требуется установить пункт, статью нормативного акта, требования которых были не соблюдены.

Нарушение правил дорожного движения может выражаться в превышении скорости, неправильном обгоне, несоблюдения правил проезда железнодорожных переездов, перекрестков и т.д., управлении транспортным средством в нетрезвом виде и т.п.

Известно, что употребление алкоголя снижает работоспособность водителя и может значительно повысить риск возникновения дорожно-транспортного происшествия. Человек в состоянии алкогольного опьянения предрасположен к некритической оценке дорожной обстановки, превышению скорости, совершению действий, несоответствующих реальным условиям движения, особенно в экстренных и сложных случаях, что в конечном итоге, приводит к повышенному риску возникновения дорожных происшествий.

В п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ законодатель разъяснил, что водитель признается лицом, находящимся в состоянии опьянения, в двух случаях:

- если по результатам медицинского освидетельствования установлена повышенная концентрация в его организме этилового спирта, а также установлено наличие наркотических, психотропных, иных психоактивных

веществ, их аналогов;

– если он не выполнил требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования после совершения ДТП.

Интересно, что конституционность данной нормы проверил Конституционный Суд РФ. Основанием для проверки стал вопрос: как можно сделать вывод, что водитель управлял автомобилем в состоянии опьянения, если он скрылся с места ДТП и не проходил медицинское освидетельствование? При ответе на данный вопрос нижестоящие суды указали, что оставление места ДТП равнозначно отказу от прохождения освидетельствования. Поэтому, если водитель покидает место ДТП, «по умолчанию» делается вывод, что в момент ДТП он был в состоянии опьянения.

Таким образом, постепенно закрывается «лазейка» для лиц, севших за руль в состоянии алкогольного опьянения. Известен случай, когда в 2012 году известный тольяттинский предприниматель Сергей Лекторович, находясь за рулем, выехал на полосу встречного движения, произошло лобовое столкновение с другим автомобилем, в результате погибла молодая женщина. Лекторович скрылся с места ДТП и пришел с «чистосердечным признанием» в полицию спустя двое суток. По показаниям свидетелей, он ехал из бара, где употреблял спиртные напитки. Очевидно, что Лекторович скрылся с места ДТП, чтобы избежать проверку на наличие в его крови алкоголя, и, соответственно, избежать более строго наказания. В результате он отделался символическим наказанием – 18 месяцев в колонии-поселении.

Конституционный Суд РФ в одном из постановлений указал законодателю на необходимость урегулирования законодательного пробела.

Неудовлетворительные дорожные условия и недостатки организации дорожного движения часто становятся причиной дорожно-транспортных происшествий. В качестве ведущих причин таких ДТП выступают скользкость и

неровность покрытия. Но в последние годы наблюдается снижение ДТП из-за дорожных условий. Возможно, это связано, что все больше внимания уделяется ремонту дорог и улучшению параметров улиц. По данной причине зарегистрировано 13 ДТП.

С ростом автомобилизации значительно осложнились условия движения для пешеходов. Положение усугубляется отсутствием необходимого количества подземных и наземных регулируемых пешеходных переходов, пешеходных дорожек, ограждений, островков безопасности.

Для изучения причин и факторов, сопутствующих дорожно-транспортным происшествиям, с целью их устранения большое значение имеет правильная классификация и четко поставленный их учет. Важнейшей характеристикой, отражающей механизм дорожно-транспортного происшествия, является его вид. Различают 9 видов дорожно-транспортных происшествий: столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт, наезд на стоящее транспортное средство, падение пассажира, прочее происшествие.

В КоАП РФ отведено две главы, посвященных охране безопасности функционирования транспорта: глава 11 «Административные правонарушения на транспорте» и глава 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения». Это представляется целесообразным: ведь значительное количество транспортных правонарушений независимо от их степени и характера посягают на один и тот же объект - безопасность на транспорте.

Безусловно, в реальной действительности распространенность вариантов девиантного поведения, требующего административно-правовой оценки, шире, соответственно в КоАП РФ больше норм, предусматривающих ответственность за транспортные правонарушения, чем в УК РФ.

Заключение

В результате проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

Безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Безопасность дорожного движения регламентируется актами разного уровня, в их числе Федеральный Закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ «Кодекс РФ об административных правонарушениях», Федеральный закон от 27.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения». Особо следует выделить Уголовный кодекс РФ.

Автотранспортные правонарушения условно можно подразделить на административные правонарушения и проступки. Составы обоих видов правонарушений, зачастую, имеют сходство. Все зависит от характера наступивших последствий в результате совершенного правонарушения. Административные правонарушения не обладают общественной опасностью, но это не означает, что правонарушения не являются общественно вредными, антиобщественными деяниями. Деяниям, предусмотренным нормами КоАП РФ присущи следующие признаки: противоправность; виновность и наказуемость. Кроме перечисленных признаков, мы считаем необходимым в качестве одного из

основных признаков административного правонарушения указывать общественную вредность деяния.

Сходства административных правонарушений и преступлений заключаются в следующих положениях:

- в социальной значимости для государства и общества норм административной и уголовной ответственности;
- в структурной идентичности норм уголовного и административного права;
- оба вида правонарушений характеризуются противоправностью и виновность.

Различия административных правонарушений и преступлений выражены в следующих положениях:

- уголовная и административная ответственность регламентированы различными нормами права;
- в различиях признаков (критериев) характеризующих административное правонарушение и преступление;
- уголовно-правовые санкции налагаются исключительно судом, в то время, как административно-правовые санкции могут налагаться как судом, так и иными уполномоченными органами;
- юридические санкции по уголовному праву, в отличие от административного, влекут за собой судимость.

Из сказанного следует, что целесообразно комплексно использовать уголовно-правовые и административно-правовые средства противодействия преступности, в том числе и транспортным преступлениям. Необходимо вести развернутые дискуссии по наиболее спорным законодательным решениям для выработки единой позиции, которая будет способствовать совершенствованию действующего законодательства России.

Помимо указанных проблем, можно выделить проблемы в административном материальном и процессуальном праве. В частности, на сегодняшний день не решена проблема административного наказания за агрессивное (опасное) вождение, хотя законодательно запрет на такое вождение был введен еще летом 2016 года. Очевидно, что в доказывании такого деяния много субъективного момента, что, во многом является основой для коррупции. Некоторым выходом из данной ситуации является повсеместная установка камер видеofиксации правонарушений.

Окончательно не решена проблема статуса водителей новых видов транспорта, таких, как электроскутеры, моноколеса, сигвеи и других, в той части, считать ли их транспортным средством, или нет. Очевидно, что новые средства передвижения будут время от времени появляться, и законодателю необходимо максимально быстро реагировать на их появление, поскольку, в данном случае, без преувеличения «промедление смерти подобно». Зачастую обращают внимание на проблему лишь тогда, когда появляются жертвы в больших количествах. Не решен ряд и процедурных моментов. В частности, не всегда судьи принимают запись видеорегистратора в качестве доказательства со стороны водителя. При этом, имеет место судебная практика, при которой преимущество, при прочих равных условиях в судебном процессе по административным делам, дается показаниям сотрудника ГИБДД. Проблема безопасности дорожного движения является комплексной, и включает в себя ряд аспектов: качество дорог, качество законодательства, регламентирующего безопасность дорожного движения, правовая культура участников дорожного движения и сотрудников ГИБДД.

В целом, же, еще раз повторяюсь, проблема безопасности дорожного движения и административной ответственности за их нарушение, является комплексной, включает в себя массу аспектов и требует дальнейших научных исследований.

Список используемых источников и используемой литературы

1. Антонов А.А. Некоторые аспекты ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности // Юрист. 2019. № 12.
2. Апелляционное определение Московского городского суда от 22 декабря 2020 г. по делу № 33-421750/2020, 2-1153/2020 // СПС «КонсультантПлюс».
3. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1.
4. Батенов Ф.К. Отдельные особенности административной ответственности юридических и должностных лиц за правонарушения в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2021. № 4. С. 70 - 73.
5. Бахрах Д.Н. Административная ответственность по российскому законодательству / Д.Н. Бахрах. М.: Норма, 2004.
6. Бурова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019. № 2.
7. Гогин А.А. К вопросу об ответственности в сфере антимонопольных отношений // Конкурентное право. 2015. № 4. С. 27 - 30.
8. Головки В.В. Новое законодательство об административной ответственности в области дорожного движения: проблемы и перспективы // Научный вестник Омской академии МВД России. 2008. № 1. С. 28 - 29.
9. Дерюга А.Н., Дерюга Н.Н. Методика прикладных административно-деликтологических исследований // Административное право и процесс. 2021. № 10. С. 16 - 24.
10. Дымберов А.Д. Административно-правовые аспекты организации деятельности по использованию специальных технических средств

автоматической фиксации правонарушений при надзоре за дорожным движением // Административное право и процесс. 2018. № 1. С. 45 - 48.

11. Жбанова С.А. Влияние систем автоматической фотовидеофиксации правонарушений в области дорожного движения на снижение аварийности // Административное право и процесс. 2021. № 8. С. 68 - 71.

12. Климович Е.В. О критериях применимости автоматической фиксации к административным правонарушениям в области дорожного движения // Вестник Омской юридической академии. 2017. № 4. С. 63.

13. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 04.03.2022) // Российская газета. 2001. 31 декабря.

14. Колоколов Н.А. Лицо, подвергнутое административному наказанию, - специальный субъект в современном уголовном праве России. Анализ примеров из новейшей судебной практики применения ст. 264.1 УК РФ // Мировой судья. 2019. № 3. С. 14 - 23.

15. Кордс Мартин. Статистика трафика. URL/https://de.statista.com/themen/70/verkehr/#topicHeader__wrapper (дата доступа: 14.04.2022).

16. Липинский Д.А. К вопросу об ответственности государственных служащих // Российская юстиция. 2017. № 12. С. 49 - 52.

17. Майорова Е.Н. Об изменении санкций за совершение правонарушений в области безопасности дорожного движения // Правопорядок: История. Теория. Практика. 2014. № 2.

18. О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: проект Постановления Правительства России // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=96588> (дата доступа: 10.04.2022).

19. Панфилова Е.С. Законодательство об административной ответственности в области дорожного движения: этапы развития и современность // Молодой ученый. 2020. № 16. С. 111.
20. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник / отв. ред. Л.Л. Попов. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: РГ-Пресс, 2019. 544 с.
21. Постановление Верховного Суда РФ от 9 апреля 2019 г. № 5-АД19-13 // СПС «КонсультантПлюс».
22. Постановление Верховного Суда РФ от 28 августа 2020 г. № 41-АД20-9 // СПС «КонсультантПлюс».
23. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 6 декабря 2012 г. № 31-П // СПС «КонсультантПлюс».
24. Постановление Московского городского суда от 29 ноября 2019 г. № 4а-7610/2019 // СПС «КонсультантПлюс».
25. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 25 февраля 2021 г. № 16-1277/2021 // СПС «КонсультантПлюс».
26. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) // Российская газета. 1993. 23 ноября.
27. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» // СПС «КонсультантПлюс».
28. Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 30 декабря 2020 г. № 16-7770/2020 // СПС «КонсультантПлюс».
29. Решение судьи Хамовнического районного суда от 4 ноября 2019 г. № 12-542/19 // Государственная автоматизированная система Российской

Федерации «Правосудие». URL: <https://bsr.sudrf.ru/big5/portal.html> (дата обращения: 13.04.2021).

30. Решение Ставропольского краевого суда от 11 ноября 2020 г. по делу № 7а-589/2020 // СПС «КонсультантПлюс».

31. Стратегия безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018 - 2024 годы // СПС «КонсультантПлюс».

32. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 09.03.2022) // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

33. Федеральный закон от 23 июля 2013 г. № 196-ФЗ (ред. от 31.12.2014) «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс».

34. Эксперты обсудили правила безопасности для самокатов и гироскутеров // Официальный сайт Общественной палаты Российской Федерации. URL: <https://www.oprf.ru/news/eksperty-obsudili-pravila-bezopasnosti-dlya-samokatov-i-giroskoputero> (дата обращения: 13.04.2021).

35. Якимов А.Ю. Правовое регулирование статусов отдельных разновидностей транспортных средств, участвующих в дорожном движении, и основные направления его оптимизации // Безопасность дорожного движения: Сб. науч. тр. Вып. 15. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. С. 22 - 34.

36. Якимов А.Ю. Систематизация совокупности приоритетов, являющейся важной составной частью механизма правового регулирования организации и осуществления дорожного движения // Безопасность дорожного движения: Сб. науч. тр. Вып. 18. М.: ФКУ «НИЦ БДД МВД России», 2019. С. 3 - 14.

37. Якимов А.Ю. Преимущества, связанные с участием в дорожном движении, которые установлены для некоторых разновидностей транспортных

средств // Безопасность дорожного движения: Сб. науч. тр. Вып. 17. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. С. 3 - 17.

38. Якимов А.Ю. Некоторые недостатки нормативной правовой основы организации и осуществления дорожного движения и предложения по совершенствованию правового регулирования указанной деятельности // Административное право и процесс. 2018. № 6.

39. Якимов А.Ю. Систематизация совокупности ограничений, связанных с участием в дорожном движении некоторых разновидностей транспортных средств // Безопасность дорожного движения: Сб. науч. тр. Вып. 19. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. С. 3 - 13.

40. Якимов А.Ю. Собственники (владельцы) транспортных средств, участвующих в дорожном движении, как специальные субъекты юридической ответственности // Административное право и процесс. 2020. № 11.

41. Якимов А.Ю. Требования, предъявляемые к некоторым разновидностям транспортных средств // Безопасность дорожного движения: Сб. науч. тр. Вып. 19. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. С. 14 - 23.

42. Якимов А.Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением // Административное право и процесс. 2021. № 2. С. 10 - 19.

43. Das Recht der Ordnungswidrigkeiten // URL. <https://www.juraindividuell.de/artikel/das-recht-der-ordnungswidrigkeiten/> (дата доступа: 14.04.2022).