

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

В.И. Регновский

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юрид. наук, К.П. Федякин

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

Тольятти 2022

Аннотация

Автомобильное сообщение имеет чрезвычайно важное значение в экономической жизни любой современной страны мира. При этом статистические данные свидетельствуют, что удельная доля автомобильного транспорта в общем объеме транспортных средств постоянно увеличивается. Указанная тенденция имеет, однако, и негативные стороны, одна из которых заключается в постоянном и значительном увеличении аварийности при использовании автотранспорта.

Безопасность дорожного движения бесспорно выступает одним из элементов национальной безопасности в целом. Травматизм и смертность граждан в России как следствия дорожно-транспортных происшествий существенно превышают аналогичные показатели развитых стран мира.

Особую значимость этой проблеме придает ее выраженный комплексный характер: данная проблема не несет в себе исключительно правовую составляющую, но также имеет социальную, экономическую, культурную, техническую и некоторые другие.

Применительно к избранной нами теме исследования нас в первую очередь будет интересовать ее правовой аспект, в первую очередь, что касается устанавливаемой государством административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Установление и реализация юридической административной ответственности – один из эффективных и значимых факторов, влияющих на состояние общественных отношений в области дорожного движения. И тем не менее, несмотря на неоднократное ужесточение ответственности, установления новых ее видов, включая даже криминализацию некоторых

аспектов нарушений дорожного движения, общее состояние аварийности существенно не улучшается.

Такое положение вещей требует дальнейших научных усилий по исследованию данной сферы, ведь от этого напрямую зависят и даже предопределяются жизнь и здоровье большого количество людей.

Весьма близко к административным правоотношениям примыкают уголовно-правовые отношения в рассматриваемой сфере. Поэтому и они тоже будут нуждаться в исследовании.

Цель работы – рассмотрение правовой природы административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения.

Исходя из обозначенной цели задачи исследования определяются как: рассмотрение административного правонарушения с точки зрения положений теории права; выявление сходств и отличий административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения; анализ проблемных аспектов квалификации смежных составов административной ответственности в области дорожного движения; разграничение составов административной и уголовной ответственности в области дорожного движения; выявление проблемных аспектов законодательной регламентации в указанной области и выработка предложений по их совершенствованию.

Работа состоит из введения, двух глав, включающих в себя пять параграфов, заключения, списка используемых источников и используемой литературы.

Оглавление

Введение	5
Глава 1 Сущность и состав административного правонарушения	8
1.1 Понятие административного правонарушения и его признаки	8
1.2 Разграничение состава административного правонарушения и состава преступления.....	25
1.3 Отдельные аспекты реализации административной ответственности в области дорожного движения	40
Глава 2 Проблемные вопросы реализации административной ответственности в области дорожного движения.....	48
2.1 Специфика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	48
2.2 Проблемные аспекты законодательства об административной ответственности в области дорожного движения и пути их решения.....	53
Заключение	67
Список используемых источников и используемой литературы.....	72

Введение

Автомобильное сообщение имеет чрезвычайно важное значение в экономической жизни любой современной страны мира. При этом статистические данные свидетельствуют, что удельная доля автомобильного транспорта в общем объеме транспортных средств постоянно увеличивается [14]. Указанная тенденция имеет однако и негативные стороны, одна из которых заключается в постоянном и значительном увеличении аварийности при использовании автотранспорта. С точки зрения всех существующих видов транспорта именно автомобильный транспорт представляет наибольшую опасность для человека – как водителей, так и пешеходов и иных третьих лиц. К сожалению, не является исключением указанная картина и для нашей страны. Так, согласно официальным статистическим данным за 2021 год, в стране зарегистрировано 133 331 дорожно-транспортное происшествие. Их следствием стала гибель 14 874 человек (а это население целого города районного значения) и травмы различной степени тяжести у 167 856 человек. Травматизм и смертность граждан в России как следствия дорожно-транспортных происшествий существенно превышают аналогичные показатели развитых стран мира [46].

Приведенные даны наглядно демонстрируют, что безопасность дорожного движения бесспорно выступает одним из элементов национальной безопасности в целом.

Особую значимость этой проблеме придает ее выраженный комплексный характер: данная проблема не несет в себе исключительно правовую составляющую, но также имеет социальную, экономическую, культурную, техническую и некоторые другие.

Применительно к избранной нами теме исследования нас в первую

очередь будет интересоваться ее правовой аспект, в первую очередь, что касается устанавливаемой государством административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Установление и реализация юридической административной ответственности – один из эффективных и значимых факторов, влияющих на состояние общественных отношений в области дорожного движения. И тем не менее, несмотря на неоднократное ужесточение ответственности, установления новых ее видов, включая даже криминализацию некоторых аспектов нарушений дорожного движения, общее состояние аварийности существенно не улучшается.

Такое положение вещей требует дальнейших научных усилий по исследованию данной сферы, ведь от этого напрямую зависят и даже предопределяются жизнь и здоровье большого количество людей.

Весьма близко к административным правоотношениям примыкают уголовно-правовые отношения в рассматриваемой сфере. Поэтому и они тоже будут нуждаться в исследовании.

Цель работы – рассмотрение правовой природы административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения.

Исходя из обозначенной цели задачи исследования определяются как:

- рассмотрение административного правонарушения с точки зрения положений теории права;
- выявление сходств и отличий административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения;
- анализ проблемных аспектов квалификации смежных составов административной ответственности в области дорожного движения;
- разграничение составов административной и уголовной ответственности в области дорожного движения;

- выявление проблемных аспектов законодательной регламентации в указанной области;
- выработка предложений по их совершенствованию.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие и развивающиеся в связи с нарушением правил дорожного движения.

Предмет исследования - характеристика административной ответственности в области дорожного движения.

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, включающих в себя пять параграфов, заключения, списка используемых источников и используемой литературы.

Глава 1 Сущность и состав административного правонарушения

1.1 Понятие административного правонарушения и его признаки

Из ст. 2.1 Кодекса РФ об административных правонарушениях [11] (далее по тексту - 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 приведенную выше легальную дефиницию рассматриваемого понятия, в литературе нередко попытки предложить авторские определения понятия 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» [22].

Понятие административного правонарушения охватывает ряд существенных его признаков. Во-первых, это деяние, то есть действия или бездействие, во-вторых, обязательен признак общественной опасности, в-третьих, деяние должно быть противоправным, в-четвертых, оно должно быть виновным и, в-пятых, наказуемым.

Административное правонарушение, рассматриваемое как деяние выступает как единство физического и психического начал, то есть 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» [9].

Административное правонарушение как одна из разновидностей нарушения общеобязательных правовых норм – это также и вариант девиантного поведения, то есть отклоняющегося от нормы.

Действие - это активное нарушение установленной обязанности или законного требования; нарушение конкретного запрета, правила, нормы, стандарта (например, управление транспортными средствами водителями в состоянии алкогольного или иного 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, то есть 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, то есть 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 Кодекс об административных правонарушениях 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, длится в течение года со дня окончания исполнения постановления о назначении административного наказания и аннулируется после этого автоматически. Это означает, что для такого аннулирования не требуется какого-либо отдельного или специального решения со стороны органов государства или их должностных лиц. По истечении установленного годичного срока и, как следствие, аннулирования состояния административной наказанности лицо признается юридически не имеющим и не имевшим административного взыскания.

Однако же действует и обратная зависимость – если новое административное правонарушение совершается до аннулирования правового состояния наказанности в связи с совершением предыдущего, то ответственность может наступать более суровая вплоть до 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 Кодексом об административных правонарушениях 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, то есть регулируемые и охраняемые административным правом общественные отношения, и объективная сторона административного правонарушения - внешние признаки, характеризующие противоправное 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, то есть 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» [5].

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, длящееся правонарушение.

Повторность означает совершение одним и тем же лицом в течение года однородного правонарушения, за которое оно уже подвергалось административному наказанию (то есть 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.

Злостным признается правонарушение при условии неоднократно и повторно совершенных правонарушений, несмотря на тот факт, что ранее за аналогичные правонарушения уже применялись меры административной ответственности [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 [29] (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, то есть 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.

Обратим также внимание, что состав отдельных правонарушений в сфере дорожного движения предполагает также и ответственность индивидуальных предпринимателей. В этом случае к ним применяются нормы, относящиеся к ответственности юридических лиц (например, примечания к ст. 12.21.1, 12.23, 12.31, 12.31.1, 12.32 КоАП РФ).

Проблемные аспекты законодательной регламентации и реализации административной ответственности в области дорожного движения постоянно находятся в центре внимания ученых – юристов. Не в последнюю очередь данное обстоятельство подпитывается фактом постоянных изменений, вносимых в Кодекс об административных правонарушениях в этой части. Пристальное внимание исследователей в этой связи привлекают как положения общей части КоАП, так и положения главы 12 названного акта [4].

В связи с обширностью названного предмета и ограниченностью объема данной работы мы в дальнейшем, если не будет оговариваться особо, будем рассматривать особенности ответственности лишь гражданами, юридическими лицами и должностными лицами.

Отметим отдельно, что административная ответственность должностных лиц прямо предполагается нормами двенадцати статей гл. 12 КоАП РФ, в десяти статьях установлена ответственность юридических лиц.

Вместе с тем отметим, что в юридической литературе постоянно дискутируется вопрос о необходимости дальнейшего расширения субъектного состава отдельных норм, включенных в положения главы 12 КоАП РФ, в том числе и юридических лиц как владельцев транспортных средств. Например, данный вопрос применительно к положениям ч.ч. 1-6 ст. 12.21.1 и ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ поднимает 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» [56]. С указанным автором соглашается Е.В. Климович [10].

Таким образом, из анализа литературы, а также разрабатываемых законопроектов и принятых законодательных актов четко вырисовывается сложившиеся в науке и практике установка на расширение пределов ответственности как должностных лиц, так и юридических лиц в области дорожного движения.

Еще одна установка последних лет связана с явно выраженной и постоянно расширяющейся репрессивной направленности новых административно-правовых норм и вносимых изменений и дополнений в ранее принятые нормы. Понятно, что речь прежде всего и главным образом

идет о санкциях административных норм. Так, В.В. Головкин, анализируя разновременные санкции одних и тех же составов административных правонарушений, входящих в структуру главы 12 КоАП РФ выявил усиление мер административной ответственности по сравнению с ранее действовавшими санкциями в пределах от двух до десяти раз [8].

Сложившийся и хорошо выраженный в последние годы репрессивный вектор изменений административного законодательства большинство авторов связывают с задачей существенного повышения безопасности дорожного движения. На этот аспект, например, прямо указывает Е.С. Панфилова [20]. Что касается административной ответственности должностных лиц и юридических лиц, то данная тенденция налицо как минимум с 2007 года, и ее начальный импульс связывается, как правило, с принятием Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Особенно выраженной, однако, такая тенденция стала с 2013 года, а именно с принятием 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» [53]. Наиболее рельефно данная тенденция проявляется применительно к должностным лицам.

К сожалению, следует констатировать, что авторы, исследовавшие данный вопрос, фактически уклоняются от оценки целесообразности такой позиции законодателя, хотя при этом и отмечают, что в случае неисполнения или несвоевременного исполнения обязанности по уплате возложенного на нарушителя штрафа, применяются дополнительные санкции в соответствии с положениями ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ, выражающаяся в увеличении размера штрафа в два раза. Получается, что с учетом этого фактора максимальный размер штрафа для должностного лица может составить 150 000 рублей, а для

юридического лица в десять раз больше – 1 500 000 рублей, что в обоих случаях выходит за любые рамки разумности и целесообразности [17].

Еще один выделяемый авторами проблемный аспект рассматриваемого вопроса связан с соотношением мер ответственности с тяжестью совершенного правонарушения.

Если мы обратимся к содержанию санкций различных норм, включенных в гл. 12 КоАП РФ, то убедимся, что в подавляющем большинстве из них установлены максимально возможные пределы мер административной ответственности для соответственно должностных лиц и юридических лиц в области дорожного движения. Например, устанавливаются минимальные и максимальные размеры штрафа от 20 000 рублей до 50 000 рублей в отношении должностных лиц и от 400 000 рублей до 500 000 рублей либо даже вовсе без всякой альтернативы в размере 500 000 рублей - для юридических лиц. Следовательно, вынуждены признать как негативный факт, что по сути в указанных нормах отсутствует должная и необходимая дифференциация ответственности с учетом фактических обстоятельств правонарушения и его тяжести. правонарушения и той меры наказания, которая устанавливается за его совершение. В отдельных нормах закона такая дифференциация тем не менее имеет место быть, как, например, в ст.ст. 12.4, 12.21.1, 12.21.2, 12.23, 12.31 КоАП РФ.

Как пример правильного, на наш взгляд, подхода законодателя можно указать нормы ст. 12.4 КоАП РФ, где меры ответственности определены от меньшей к большей для должностных лиц. И при этом же для юридических лиц пределы штрафов неизменны. Лишь в ч. 1 названной нормы установлены дифференцированные меры ответственности.

Подобными подходами законодатель явно нарушает общеправовое требование дифференциации и индивидуализации ответственности с учетом таких значимых обстоятельств как тяжесть деяния, вид и размер причиненного

ущерба, учет степени вины нарушителя и тому подобных обстоятельств, как это установлено, например, в Постановлении Конституционного Суда Российской Федерации от 6 декабря 2012 г. № 31-П [25].

Актуальная судебная практика также позволяет наглядно продемонстрировать несовершенство законодательной регламентации в рассматриваемой нами области. Так, например, по конкретному делу Верховный Суд Российской Федерации указал, что норма ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ не содержит указаний на специальный субъект данного административного правонарушения, из чего следует, что таковым субъектом может быть любое должностное или юридическое лицо, если на него была возложена ответственность за поддержание должного уровня состояния дорог и дорожных сооружений [24].

При этом привлеченные к ответственности по данному делу должностные лица, обжалуя принятые в отношении них судебные решения, указывали, что в протоколе об административном правонарушении не были отражены сведения, подтверждающие, что в их должностные обязанности были включены положения, связанные с обеспечением состояния дорог и сооружений, что следует безусловно оценить как нарушение требований административного производства к содержанию протокола, а значит протокол об административном правонарушении, послуживший основанием для привлечения их к ответственности, является незаконным.

Данный пример из практики Верховного Суда РФ является типичным и носит далеко не единичный характер.

Также следует обратить внимание, что крайне важно при определении пределов ответственности должностного лица точно определять круг возложенных на него должностных обязанностей в соответствующем протоколе об административном правонарушении. Примером может служить постановление Верховного Суда РФ от 9 апреля 2019 г. [23], которым были отменены ранее вынесенные судебные акты по тому основанию, что нижестоящие суды

фактически уклонились от установления принадлежности того участка дороги, где образовалась выбоина, послужившая причиной причиненного материального ущерба.

Таким образом, следует признать насущную необходимость совершенствования административной регламентации ответственности в области дорожного движения как с точки зрения материального права, так и процедуры расследования и рассмотрения соответствующих правонарушений.

Субъектный состав рассматриваемых правонарушений предполагает ответственность должностных лиц, индивидуальных предпринимателей, а также руководителей и иных работников юридических лиц, если последние исполняют управленческие функции.

Субъективная сторона рассматриваемых административных правонарушений выступает исключительно в форме вины как в форме умысла, так и неосторожности.

Многочисленность и неоднородность различных составов административных правонарушений предполагает необходимость их классификации по различным основаниям.

Одним из первичных критериев классификации выступает родовой объект посягательства, выражающийся в той области государственного управления, где происходит противоправное деяние. Применительно к предмету исследования таковым является дорожное движение. В данной области к основным административным правонарушениям 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 Разграничение состава административного правонарушения и состава преступления

Административное правонарушение и преступление объединяет признак общественной опасности.

Их разграничение в первую очередь производится по объективной стороне состава того и иного. Например, если лицо управляло транспортным средством в состоянии опьянения, то ответственность может наступать как административная (ст. 12.8 КоАП РФ), так и уголовная (ст. 264.1 УК РФ) [47]. В данном случае вид ответственности определяется предшествовавшим наличием или отсутствием так называемой административной преюдиции, то есть тем фактом, привлекалось ли данное лицо ранее к административной

ответственности за аналогичное деяние. В других случаях наличие или отсутствие установленных законом квалифицирующих признаков влияет на вид юридической ответственности.

Помимо этого, во многих случаях разграничение административных правонарушений от преступлений производится по критерию общественной опасности, который в свою очередь определяется наличием или отсутствием определенных последствий деяния, в первую очередь, тяжких. Так, например, если деяние своими последствиями имело гибель человека или иные тяжкие последствия, оно по общему правилу квалифицируется как уголовное преступление (ст. 264 УК РФ), а при их отсутствии – как административное правонарушение (ст. 12.24 КоАП РФ).

Еще одним критерием разграничения рассматриваемых деяний выступает размер ущерба, фактически причиненного правонарушением. До определенного в законе максимального предела ущерба виновный подвергается административной ответственности, а сверх него – уже уголовной.

Выше указывалось, что административное правонарушение и преступление объединяет признак общественной опасности. Данное утверждение не столь очевидно, как представляется на первый взгляд, а потому требует рассмотрения обоснования.

Дело в том, что с одной стороны общественная опасность не указана как обязательный признак административного правонарушения в положениях КоАП РФ. С другой стороны, ч. 2 ст. 14 УК РФ гласит, 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». Данное положение очевидно свидетельствует в пользу позиции, что

законодатель не признает административные деяния общественно опасными.

Такая трактовка, однако, представляется не только спорной, но и противоречащей целому ряду иных законоположений.

Например, в главе 20 КоАП РФ 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.

Еще один обязательный признак административного правонарушения - 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» [12].

Виновность - важный элемент состава административного правонарушения.

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.

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.

Следующий признак административного правонарушения – наказуемость.

Строго говоря, в легальном определении административного правонарушения нет прямого указания на этот признак, указывается лишь, 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, из приведенной нормы следует, что административная ответственность в обязательном порядке предполагает применение тех видов наказания, что поименованы в ст. 3.2. КоАП РФ.

Обратимся теперь к рассмотрению признаков 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.

Из сказанного со всей очевидностью следует, что легальное

определение понятия преступления строится по формально-материальному признаку. При этом формальный момент выражен в указании на запрещенность деяния уголовным законом, а материальный – в указании на его общественную опасность, в которой находит свое выражение социальная суть преступления.

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.

Рассматривая детально признаки преступления, можно отметить, что сущность преступления заключается в совершении общественно опасного деяния. Из этого ясно, что материальный признак преступления доминирует над формальным.

Как уже указывалось, материальный признак преступления выражается через его социальную оценку – общественную опасность, то есть способность деяния причинять существенный вред общественным отношениям, поставленным под охрану уголовного закона.

А.А. Гогин указывает, что «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].

Р.А. Сабитов 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» [22].

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» [22].

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.

В отдельных случаях общественная опасность определяется специфическими свойствами лица, совершившего преступление. Например, уголовная ответственность, предусмотренная ст. 264.1 УК РФ наступает лишь в том случае, если наличествует субъект со специальным признаком – лицо ранее подвергалось административному наказанию за аналогичное деяние.

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.

Важно подчеркнуть, что вся система Особенной части УК РФ строится именно по этому признаку – в зависимости от той ценности, которую законодатель для разных видов общественных отношений. Поэтому следует согласиться, что степень общественной опасности формально выражается положением той или нормы в структуре глав 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.

Исторически истоки этого признака лежат в ключевом принципе римского 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 декриминализуется, 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.

Рассмотрев все сколько-нибудь значимые признаки административных правонарушений и преступлений, можно приступить к выработке критериев разграничения смежных составов первых и вторых. Для этого в свою очередь потребуются рассмотреть соотношение этих понятий.

Начнем наш анализ с выявления сходных черт, объединяющих административные правонарушения и преступления.

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» [22].

В литературе выделены основные сходные черты этих правовых институтов. Они выражены:

- «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» [42, с. 15 - 16].

Также исследователями обозначены и различия в правовой природе рассматриваемых нами явлений:

- «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» [42, с. 16 - 17].

Также важно отметить существенную разницу в круге субъектов уголовной и административной ответственности. Так, согласно положениям ст. 2.1. и ст. 2.10. КоАП РФ, к административной ответственности могут быть привлечены как физические, так и юридические лица. Субъектом же преступления может выступать исключительно вменяемое физическое лицо (ст. 19 УК РФ).

1.3 Отдельные аспекты реализации административной ответственности в области дорожного движения

Субъектами административной ответственности в области дорожного движения выступают главным образом участники дорожного движения. В соответствии с положениями нормативных актов (п. 1.2 Правил дорожного движения) таковыми признаются пешеходы, водители, пассажиры транспортных и велосипедисты.

Широким разнообразием отличаются механические транспортные средства [57].

Исходя из определенных конструктивных особенностей, функционального назначения и важных технических характеристик, все транспортные средства можно подразделить на базовые (мотоциклы, мопеды, грузовые и легковые автомобили, трамваи, троллейбусы, автобусы, а также тракторные транспортные средства, выделяемые в отдельную группу) и дополнительные (например, транспортные средства, используемые в качестве легковых такси, двухколесные

мотоциклы с боковым прицепом, междугородные автобусы транспортные средства, перевозящие опасные грузы и некоторые другие) [55].

Понятие пешехода определяется в пункте 1.2 ПДД, однако к нему приравниваются также и иные лица, например, передвигающиеся на самокатах, роликовых коньках и других аналогичных устройствах. Такой подход к определению пешехода позволяет в некоторых случаях весьма вольно и неопределенно толковать данное понятие.

Однако при этом, если лицо передвигалось на самокате с электрическим двигателем (электросамокат), то в судебной практике имеются прецеденты признания такого средства передвижения как источника повышенной опасности [2], то есть фактического признания его транспортным средством.

Представляется, что данный подход может быть обусловлен положениями п. 18 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 г. № 1, где источником повышенной опасности признается «любая деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека» [28].

Хотя отдельные авторы как, например, А.А. Антонов и полагают, 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], считаем более правомерной иную точку зрения. Так, И.Л. Буровой и М.В. Рудова, указывают, 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]. Аналогична позиция по данному вопросу Н.А. Колоколова [12].

Интересно отметить, что если же такое лицо является потерпевшим от ДТП, то по общему правилу судебные инстанции рассматривают его как пешехода [38].

Противоречивость судебной практики в данном вопросе проиллюстрируем также нижеприведенными примерами.

Так, Московский городской суд, оставило в силе ранее вынесенное решение Хамовнического районного суда, в своем постановлении от 29 ноября 2019 г. признал, что лицо, управляющее электросамокатом, обоснованно привлечено к ответственности согласно ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ за отказ от выполнения требования пройти освидетельствование на состояние опьянения [26]. Следовательно, указанная судебная инстанция подтвердила правоту нижестоящего суда, фактически признавшего электросамокат транспортным средством, а управляющее им лицо - водителем транспортного средства. В данном случае судебные инстанции усмотрели аналогию в технических характеристиках самоката и мопеда, исходя из примечания к ст. 12.1 КоАП РФ [37].

В то же время, однако, существует и иная судебная практика. Так, суд кассационной инстанции отменил все решения нижестоящих судов, которыми лицо, управляющее электросамокатом, было привлечено к ответственности по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ [30]. Суд кассационной инстанции при этом сослался на отсутствие самоката в перечне транспортных средств, содержащемся в п. 1.2 ПДД. По мнению данного суда, данная норма позволяет приравнять к мопеду только квадроцикл, но не электросамокат.

Аналогичную позицию занял и другой суд кассационной инстанции, признав законными судебными решениями, по которым водитель

электросамоката был освобожден от ответственности по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ [27]. В данном случае суд кассационной инстанции также исходил из того, что положения п. 1.2 ПДД не дает основания приравнивать самокат к транспортным средствам.

Приведенные примеры в целом позицию судебных органов к тому, что водитель электросамоката не должен приравниваться к водителю транспортного средства. Указанный подход, на наш взгляд, вполне правомерен в свете отсутствия прямого указания на это в нормативных положениях, определяющих статус участников дорожного движения. И тем не менее показанный выше противоречивый подход судов к определению статуса одного и того же лица не может не вызывать недоумения.

С учетом того факта, что на сегодняшний день различные устройства с электрическими двигателями получают все более широкое распространение, вопрос о их юридическом статусе настоятельно требует законодательного оформления.

В науке по этому вопросу высказана точка зрения о признании их средствами индивидуального передвижения [3]. Отметим, что такое аналогичное понятие уже предлагалось к введению при рассмотрении поправок в Правила дорожного движения. Например, в поправках 2019 года, разработанных Министерством транспорта РФ предлагалось понятие средств индивидуальной мобильности [19], к которым проект относил роликовые коньки, самокаты, скейтборды, моноколеса, сегвеи, гироскутеры, включая их электрические аналоги, а также иные аналогичные средства, за исключением велосипедов и инвалидных колясок. В указанном проекте предлагалось ввести и нового участника дорожного движения - лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности.

Однако данный проект не был принят в связи с необходимостью его доработки. Не принят он и по сей день [54].

Реализация предложения о признании нового вида участника дорожного движения крайне важна, так как позволила бы четко определить их права и обязанности как участников дорожного движения, отграничить их от пешеходов – с одной стороны, и водителей – с другой. В конечно же счете эти предложения должны способствовать более безопасному состоянию дорожного движения как для этих, так и иных лиц.

Внедрение указанных положений преследует цель паровой определенности статуса названных лиц, что также связано с предоставлением им определенных преимуществ в дорожном движении и снятия излишних обязанностей.

Следует исходить из понимания того факта, что данные преимущества и ограничения тесно связаны между собой, зачастую обуславливают и дополняют друг друга, поскольку при установлении тех или иных ограничений для одних участников дорожного движения и транспортных средств как правило связано с возникновением обратных им преимуществ для других участников и средств. Полностью справедлива и обратная корреляция между установлением преимуществ и соответствующим появлением дополнительных обязанностей у разных участников дорожного движения.

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). Из данной нормы со всей очевидностью следует, что для всех иных транспортных средств такая стоянка запрещена.

По итогам рассмотрения вопросов данной главы можно сделать следующие основные выводы.

Автомобильное сообщение имеет чрезвычайно важное значение в экономической жизни любой современной страны мира. При этом

статистические данные свидетельствуют, что удельная доля автомобильного транспорта в общем объеме транспортных средств постоянно увеличивается. Указанная тенденция имеет, однако, и негативные стороны, одна из которых заключается в постоянном и значительном увеличении аварийности при использовании автотранспорта.

Безопасность дорожного движения бесспорно выступает одним из элементов национальной безопасности в целом. Травматизм и смертность граждан в России как следствия дорожно-транспортных происшествий существенно превышают аналогичные показатели развитых стран мира.

Особую значимость этой проблеме придает ее выраженный комплексный характер: данная проблема не несет в себе исключительно правовую составляющую, но также имеет социальную, экономическую, культурную, техническую и некоторые другие.

Установление и реализация юридической административной ответственности – один из эффективных и значимых факторов, влияющих на состояние общественных отношений в области дорожного движения. И тем не менее, несмотря на неоднократное ужесточение ответственности, установления новых ее видов, включая даже криминализацию некоторых аспектов нарушений дорожного движения, общее состояние аварийности существенно не улучшается.

Следует признать насущную необходимость совершенствования административной регламентации ответственности в области дорожного движения как с точки зрения материального права, так и процедуры расследования и рассмотрения соответствующих правонарушений.

Субъектный состав рассматриваемых правонарушений предполагает ответственность должностных лиц, индивидуальных предпринимателей, а также руководителей и иных работников юридических лиц, если последние

исполняют управленческие функции.

Субъективная сторона рассматриваемых административных правонарушений выступает исключительно в форме вины как в форме умысла, так и неосторожности.

Многочисленность и неоднородность различных составов административных правонарушений предполагает необходимость их классификации по различным основаниям.

Административное правонарушение и преступление объединяет признак общественной опасности.

Их разграничение в первую очередь производится по объективной стороне состава того и иного. Например, если лицо управляло транспортным средством в состоянии опьянения, то ответственность может наступать как административная (ст. 12.8 КоАП РФ), так и уголовная (ст. 264.1 УК РФ). В данном случае вид ответственности определяется предшествовавшим наличием или отсутствием так называемой административной преюдиции, то есть тем фактом, привлекалось ли данное лицо ранее к административной ответственности за аналогичное деяние.

Во многих случаях разграничение административных правонарушений от преступлений производится по критерию общественной опасности, который в свою очередь определяется наличием или отсутствием определенных последствий деяния, в первую очередь, тяжких.

Важно отметить существенную разницу в круге субъектов уголовной и административной ответственности. Так, согласно положениям ст. 2.1. и ст. 2.10. КоАП РФ, к административной ответственности могут быть привлечены как физические, так и юридические лица. Субъектом же

преступления может выступать исключительно вменяемое физическое лицо (ст. 19 УК РФ).

Субъектами административной ответственности в области дорожного движения выступают главным образом участники дорожного движения. В соответствии с положениями нормативных актов (п. 1.2 Правил дорожного движения) таковыми признаются пешеходы, водители, пассажиры транспортных и велосипедисты.

Понятие пешехода определяется в пункте 1.2 ПДД, однако к нему приравниваются также и иные лица, например, передвигающиеся на самокатах, роликовых коньках и других аналогичных устройствах. Такой подход к определению пешехода позволяет в некоторых случаях весьма вольно и неопределенно толковать данное понятие.

С учетом того факта, что на сегодняшний день различные устройства с электрическими двигателями получают все более широкое распространение, вопрос о их юридическом статусе настоятельно требует законодательного оформления. В этой связи реализация предложения о признании нового вида участника дорожного движения - лица, использующего для передвижения средство индивидуальной мобильности - крайне важна, так как позволила бы четко определить их права и обязанности как участников дорожного движения, отграничить их от пешеходов - с одной стороны, и водителей - с другой. В конечно же счете эти предложения должны способствовать более безопасному состоянию дорожного движения как для этих, так и иных лиц.

Глава 2 Проблемные вопросы реализации административной ответственности в области дорожного движения

2.1 Специфика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Современные достижения науки и техники непосредственно влияют на административно-правовые механизмы реализации ответственности в сфере безопасности дорожного движения. Так, например, признано наукой и широко используется в правоприменительной деятельности фиксация нарушений Правил дорожного движения с использованием специальных технических средств. Отметим, что данное обстоятельство является специфическим и практически исключительным именно для рассматриваемых нами административных отношений в области дорожного движения, и применительно к иным объектам административно-правовой охраны сколько-нибудь существенно не используется.

Конституционный Суд Российской Федерации неоднократно выражал свою правовую позицию, заключающуюся в том, что бремя доказывания виновности или же невиновности в данном случае имеет свою специфику и заключается в следующем: в споре между органами, уполномоченными на вынесение постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, и привлекаемыми к ответственности собственниками (владельцами) транспортных средств, бремя доказывания выпадает из общего правила, что лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность. Данное исключение тем не менее не умаляет действие в таких случаях любых

иных положений, составляющих содержание принципа презумпции невиновности (части 1, 2 и 4 статьи 1.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях).

Такое распределение бремени доказывания не освобождает уполномоченные органы, включая суды, при рассмотрении и разрешении дел об административных правонарушениях в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи от соблюдения требований статей 24.1, 26.11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и иных статей этого кодекса, обеспечивающих реализацию требований о всестороннем, полном и объективном выяснения значимых обстоятельств и справедливого рассмотрения и разрешения дела (определения от 7 декабря 2010 г. № 1621-0-0, от 22 марта 2011 г. № 391-0-0, от 21 июня 2011 г. № 774-0-0, от 25 января 2012 г. № 177-0-0) [33].

Следует признать, что указанное выше обстоятельство в механизме реализации административно-правовой ответственности выступает поистине уникальным не только в сфере административного судопроизводства, но и всех иных видов судопроизводств, что должно безусловно обуславливать пристальное внимание к нему как теоретиков, так и практиков.

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

Как отмечено в данной норме, «к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения и административные правонарушения в области благоустройства территории,

предусмотренные законами субъектов Российской Федерации, совершенные с использованием транспортных средств, в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств».

Из этого следует, что в данном случае речь правомерно идет об ответственности не только лиц, фактически допустивших правонарушение, но и во многих случаях возложение ответственности априори на титульного собственника (владельца) того имущества, что было зафиксировано автоматической системой. Еще раз подчеркнем абсолютную уникальность данной ситуации для всей отечественной правовой системы.

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

Это говорит о том, что общеправовой и даже более того конституционный принцип презумпции невиновности в рассматриваемом нами случае будет иметь совершенно не свойственное ему в любых иных правоотношениях сугубо ограниченное содержание, по сути буквально перелагающем бремя доказывания с обязанности доказывания виновности со стороны уполномоченных органов государства на обязанность доказывания невиновности на само лицо, привлекаемое к ответственности.

Этот вывод, выведенный путем доктринального толкования, тем не менее находит и более явственное свое выражение в законе, а именно в содержании той самой нормы, что и устанавливают специфику действия данного принципа в административном судопроизводстве (ст. 1.5 КоАП РФ «Презумпция невиновности»). Сам текст этой нормы вполне традиционен для любой отрасли права: «лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина» (часть 1), «лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном КоАП РФ, и установлена вступившим в законную силу постановлением судьи, органа, должностного лица, рассмотревших дело» (часть 2), «лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность, за исключением случаев, предусмотренных примечанием к настоящей статье» (часть 3), «неустранимые сомнения в виновности лица, привлекаемого к административной ответственности, толкуются в пользу этого лица» (часть 4).

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

Далее следует отметить, что в данном случае специфика механизма реализации административной ответственности не ограничивается вышеуказанным; существенно отличается и механизм наложения административного наказания в виде административного штрафа.

Как установлено в ст. 32.2 КоАП РФ, именуемой «Исполнение постановления о наложении административного штрафа», «при уплате административного штрафа лицом, привлеченным к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного главой 12 КоАП РФ, за исключением административных правонарушений, предусмотренных частью 1.1 статьи 12.1, статьей 12.8, частями 6 и 7 статьи 12.9, статьей 12.10, частью 3 статьи 12.12, частью 5 статьи 12.15, частью 3.1 статьи 12.16, статьями 12.24, 12.26, частью 3 статьи 12.27 Кодекса, не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа административный штраф может быть уплачен в размере половины суммы наложенного административного штрафа. В случае, если копия постановления о назначении административного штрафа, направленная лицу, привлеченному к административной ответственности, по почте заказным почтовым отправлением, поступила в его адрес после истечения двадцати дней со дня вынесения такого постановления, указанный срок подлежит восстановлению судьей, органом, должностным лицом, вынесшими такое постановление, по ходатайству лица, привлеченного к административной ответственности».

Все сказанное дает основания уверенно констатировать, что названные выше отличия делают составы административных правонарушений, установленные в главе 12 КоАП РФ, совершенно уникальными в современной юридической системе по механизму их применения и наложения наказания.

2.2 Проблемные аспекты законодательства об административной ответственности в области дорожного движения и пути их решения

Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» [48] устанавливает основные начала государственной деятельности по обеспечению высоких стандартов и надежных гарантий в сфере защищенности не только общества и государства, но и личности. К таковым, помимо прочих, можно отнести примат профилактических мер перед карательными, принцип взаимодействия в названной сфере государственных органов с предприятиями, организациями и гражданами и другие. В значительной степени эти начала могут быть применены и к сфере дорожного движения.

Как установлено в статье 3 данного Закона, «деятельность по обеспечению безопасности в данном случае подразумевает организацию соответствующего прогнозирования и оценки возможных угроз, осуществление необходимого правового регулирования, устранение угроз безопасности, применение экономических мер для снижения размера различных угроз, научная деятельность, осуществляемая в этом отношении, внедрение в практику деятельности соответствующих структур необходимых современных средств и координацию деятельности соответствующих органов» [48].

Среди проблемных вопросов, выделяемых в этой области, отметим факт, что к числу субъектов административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения не последнюю очередь относятся юридические лица, то есть организации.

Юридические лица в данной области выступают субъектами не столько собственно дорожного движения, сколько являются ответственными за его организацию и обеспечение. Так, например, ответственность юридического лица имеет место быть в соответствии с ч. 2 ст. 11.23 КоАП РФ (Управление транспортным средством или выпуск на линию транспортного средства без

тахографа, несоблюдение норм времени управления транспортным средством и отдыха либо нарушение режима труда и отдыха водителей), поскольку нарушение указанных требований самым непосредственным образом влияет на безопасность дорожного движения в целом [13].

Возложение различного рода требований и обязанностей юридических лиц в области дорожного движения прямо предполагается положениями статьи 20 ФЗ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [49].

Объективная сторона административного правонарушения в области дорожного движения, совершаемого юридическим лицом, может включать, например, «нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (статья 12.31.1 КоАП РФ) или допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством (статья 12.32. КоАП РФ)» [13].

В данной области, особенно что касается ответственности юридических лиц, многие нормы Кодекса об административных правонарушениях носят бланкетный или отсылочный характер, то есть для установления основания привлечения предположительно виновного лица к ответственности необходимо обращение к иным, как правило, подзаконным актам. Так, для правильного понимания объективной стороны деяния, ответственность за которое установлена статьей 12.21.2. КоАП РФ «Нарушение правил перевозки опасных грузов» обязательно обращение к действующим Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 22008 [35].

Еще одним примером в этом ряду будут положения статьи 12.23 КоАП РФ «Нарушение правил перевозки людей», где, помимо прочего, устанавливается ответственность за нарушение требований при перевозке детей. Эти требования,

в свою очередь, содержатся в Правилах организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23 сентября 2020 г. № 152714 [34]. Помимо этого, еще одним основанием привлечения к административной ответственности за указанные нарушения будет выступать требование получения разрешения на данные перевозки в порядке, установленным Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [50]. Для детальной регламентации этих требований был также принят соответствующий подзаконный акт - Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, утвержденное постановлением Правительства РФ от 7 октября 2020 г. № 1616 [21].

В соответствии с положениями ст. 12.33 КоАП РФ (Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений), состав правонарушения которой не относится к материальным, так как не предполагает для установления оснований для ответственности обязательность наступления какого-либо ущерба, административная ответственность юридического лица тем не менее определяется тем важным основанием, что «может наступить административная ответственность юридического лица, которое, не только участвует в нанесении повреждения дорогам и различным элементам дорожной инфраструктуры, но при этом также создает опасность безопасности дорожного движения» [15]. В специальной литературе высказаны предложения «убрать из текста данной статьи упоминание о наличии угрозы безопасности дорожного движения, поскольку автотранспортное средство изначально является источником повышенной опасности» [15]. Степень допустимых и опасных разрушений дорожного покрытия в свою очередь определяется соответствующим национальным стандартом [18].

С таким положением вещей выразил свое несогласие А.С. Руднев, указавший, что «поскольку в отношении юридических лиц не применим такой

квалифицирующий признак состава административного правонарушения, как умышленное причинение ими вреда элементам дорожной инфраструктуры, логичным было бы в их отношении предусмотреть иной квалифицирующий признак, связанный с особой опасностью для дорожного движения, возникающей вследствие подобного нарушения» [44, с. 85].

В ч. 1 статьи 12.34 КоАП РФ установлена ответственность юридических лиц за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, по осуществлению временного ограничения или прекращения движения транспортных средств на отдельных участках дорог в случаях, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения. В этой связи отдельными исследователями отмечается, что в указанной норме налицо неполный перечень возможных видов деятельности, а также то обстоятельство, что в указанной норме вовсе отсутствует такой важный аспект объективной стороны как нарушение требований при капитальном ремонте дорог [51].

Специфические вопросы реализации ответственности в области дорожного движения вызываются также реформированием законодательства о пределах полномочий надзорных и контрольных органов. Приведем в пример положения статьи 12.31.1 КоАП РФ (Нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом), поскольку названная деятельность регламентирована как на законодательном уровне [52], так и на уровне подзаконных актов [36].

М.В. Рябчиков полагает, что к основным проблемам правоприменительной практики реализации положений главы 12 КоАП РФ относится «частое отсутствие разграничения подобного рода правонарушений в зависимости от

критерия наличия или отсутствия материального ущерба в результате осуществления соответствующих противоправных действий. Подобная практика приводит к формированию злостного типа правонарушителя, который даже не осознает опасности совершаемых им поступков» [45].

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

В качестве предварительного вывода можно признать, что существующая на сегодняшний день нормативная база привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения явно не отвечает современным реалиям и вытекающим из них требованиям, требует существенного реформирования в целом и значительной корректировки в отдельных ее положениях, что невозможно без постоянного и пристального внимания законодателя к данной проблематике.

Подчеркнем, что анализ судебной практике позволяет констатировать, что вопросы привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения не являются предметом сугубо административного производства, но рассматриваются также в гражданском и уголовном процессах.

Указанные примеры можно встретить на разных уровнях судебной системы, в том числе и на высшем – уровне Верховного Суда РФ. В качестве соответствующего примера приведем постановление Верховного Суда

Российской Федерации № 4-АД21-26-К1 от 03 декабря 2021 года [32], в рамках которого рассматривался вопрос о привлечении к ответственности за правонарушение, предусмотренное статье 12.26 КоАП РФ – невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Высшая судебная инстанция пришла к выводу, что «согласно пункту 2.3.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 [29] водитель транспортного средства обязан по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. При отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения либо несогласии указанного лица с результатами освидетельствования, а равно при наличии достаточных оснований полагать, что лицо находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения указанное лицо подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения» [32].

Значительная практика по данным делам наработана прежде всего на местном уровне, в том числе и судами города Тольятти. В качестве показательного примера в этом отношении сошлемся на постановление Центрального районного суда г. Тольятти от 28 июля 2020 г. по делу № 5-1083/2020 [31], предметом которого явилось дорожно-транспортное происшествие, связанное с наездом на велосипедиста, то есть нарушение части 2 статьи 12.24 Кодекса об административных правонарушениях РФ (Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего).

Еще одним примером является решение Центрального районного суда г. Тольятти от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-2798/2020 [43]. В данном деле предметом рассмотрения было административное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ (Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения), за совершение которого судом было назначено административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на 18 месяцев. В судебном разбирательстве при этом было установлено, что «водительское удостоверение было направлено в административную практику О ГИБДД посредством курьерской службы, однако не было получено органами полиции. В результате органами ГИБДД в выдаче нового удостоверения было отказано, поскольку водительское удостоверение не было сдано им в надлежащем порядке. Между тем, на его запрос в курьерскую службу был получен ответ, что курьер не смог доставить права в отдел административной практики, пытался передать документы в дежурную часть, сотрудники которой отказались принять пакет документов, в квитанции также отказались ставить подпись. Таким образом, водительское удостоверение было доставлено в ГИБДД, но его отказались принять. Сотрудник дежурной части также является должностным лицом и в его обязанности входит прием заявлений и обращений от граждан. Фактически сотрудники ГИБДД отказались выполнять свои служебные обязанности в сфере реализации соответствующей административной ответственности в отношении гражданина» [43].

Факт привлечения к административной ответственности в области нарушений безопасности дорожного движения может напрямую сказаться на реализации прав и обязанностей лица в совершенно иных сферах, например, при решении вопросов, связанных с миграцией или перемещением физических лиц через государственную границу Российской Федерации.

Например, как следует из решения Центрального районного суда г. Тольятти от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-3228/2020 [42], предметом рассмотрения стала ситуация, когда должностным лицом ОБ ДПС ГИБДД У МВД России в отношении гражданина за совершение административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 12.7 КоАП РФ, вынесено постановление по делу об административном правонарушении о назначении административного наказания в виде штрафа в размере 11000 рублей. Должник в установленный для добровольного исполнения срок не исполнил требования, содержащиеся в постановлении по делу об административном правонарушении. Как следствие в суде было возбуждено исковое производство со стороны органов внутренних дел к гражданину как ответчику об установлении для последнего временного ограничения на выезд из Российской Федерации.

Постоянной проблемой, вызывающие самые серьезные нарекания в отношении правоприменителей, выступает проблема нарушений со стороны работников полиции установленных требований по надлежащему оформлению доказательственной базы, подтверждающей факт соответствующего правонарушения.

Так, например, как следует из решения Центрального районного суда г. Тольятти от 22 июля 2020 г. по делу № 12-472/2020 [40], предметом рассмотрения была довольно типичная ситуация: гражданин, привлеченный к административной ответственности за совершение правонарушения, предусмотренного ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, с назначением административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на один год, обратился в суд, указав, что «протокол об административном правонарушении составлен с существенными нарушениями норм административного права, поскольку в фабуле обвинения не указано о повторности совершенного административного правонарушения. Кроме того,

протокол об административном правонарушении содержит не удостоверенные надлежащим образом изменения и дописки, в частности указание на нарушение п. 9.1.1 Правил дорожного движения РФ. При таких нарушениях протокол об административном правонарушении не может являться допустимым и должен быть признан незаконным» [40].

Могут быть признаны виновными в совершении административных правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ и соответствующие органы публичной власти. Это может быть связано, в частности, с нарушением статьи 12.34 КоАП РФ «Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений».

Так, в решении Центрального районного суда г. Тольятти от 22 мая 2020 г. по делу № 12-345/2020 [39] рассматривалась неоднозначная ситуация о признании Администрации г.о. Тольятти виновной в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.34 КоАП РФ (Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений), с назначением административного наказания в виде административного штрафа в размере 100000 рублей.

В судебном заседании представитель Администрации г.о. Тольятти занял позицию, что «в силу дефицита бюджета на 2018-2020 год Администрация г.о. Тольятти не имела реальной возможности для своевременного выполнения возложенных на нее обязанностей в части устранения недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, бюджет утвержден с дефицитом» [39].

Суд пришел к выводу, что «в статье 2 ФЗ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» раскрыты основные термины данного Закона, в частности указано, что под безопасностью дорожного движения

понимается состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий; под обеспечением безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий. В соответствии со ст. 12 ФЗ от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» ремонт и содержание дорог на территории РФ должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Соответствие состояния дорог правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, удостоверяется актами контрольных осмотров либо обследований дорог, проводимых с участием соответствующих органов исполнительной власти. Обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог» [39].

Весьма значительную долю дел об административных правонарушениях в рассматриваемой сфере составляют споры, возникающие в связи с ненадлежащим обеспечением дорожной инфраструктуры (неправильная настройка светофоров, неустановка или ненадлежащая установка необходимых дорожных знаков, дорожной разметки, в том числе временной и т.д.).

Примером подобного дела может являться решение Центрального районного суда г. Тольятти от 22 мая 2020 г. по делу № 12-473/2020 [41]. Фабула данного дела состояла в предполагаемом нарушении гражданином правил пересечения перекрестка, поскольку переход гражданин закончил на запрещающий красный сигнал светофора, однако в силу п. 13.7 ПДД РФ в данном случае гражданин обязан был закончить пересечение перекрестка.

Все вышеприведенные и многие другие примеры убедительно демонстрируют, что проблемы собственно реализации административной

ответственности в области дорожного движения не могут быть и не являются изолированными от множества иных проблем правового и организационного характера различных отраслей права и сферы дорожного строительства. Следовательно, необходимы комплексные исследования данной проблематики, которую выйдут за рамки конкретной отрасли и будут носить межотраслевой и даже мультиотраслевой характер.

В настоящее время представляется желательным и даже неизбежным сбор и анализ разных предложений, направленных на совершенствование института административной ответственности в области дорожного движения, причем такие предложения высказаны не только представителями науки и правоприменительной практики, но и исходят уже от субъектов законодательной инициативы.

Еще в 2019 году Министерство юстиции России внесло поддержанные Правительством РФ проекты нового Кодекса РФ об административных правонарушениях и впервые разработанного в качестве отдельного акта Процессуального Кодекса РФ об административных правонарушениях на общественное обсуждение. Документы были подготовлены во исполнение поручения Правительства РФ от 4 июня 2019 г. № ДМ-П4-29пр на основе Концепции нового КоАП.

В качестве правовых новелл авторами законопроектов были разработаны предложения, например, по введению института конфискации автотранспортных средств, а также прицепов, не являющихся орудием или предметами совершения правонарушения, у собственников, привлеченных к административной ответственности за совершение отдельных административных правонарушений.

Предполагается также и ужесточение ответственности за некоторые нарушения в области безопасности дорожного движения. Например, за отказ от прохождения медосвидетельствования на состояние опьянения предлагается

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

Отдельно необходимо выделить предложения названных законопроектов о введении новой категории административных правонарушений - грубых административных правонарушений, к которым предлагалось отнести не только административные правонарушения, например, экстремистской или коррупционной направленности, но также и некоторые правонарушения на транспорте, в области дорожного движения, а также совершенные лицами в состоянии опьянения.

Анализ названных законопроектов позволяет признать, что законодатель в полной мере разделяет критику ныне существующего механизма реализации административной ответственности в области дорожного движения и намерен активно действовать в направлении его совершенствования.

Дальнейшее развитие законодательства, регламентирующего вопросы реализации административной ответственности в области дорожного движения, с целью повышения его регулятивного потенциала в современных условиях видится в дальнейшем расширении сферы применения в административный процесс необходимых технических средств фиксации правонарушений и, как

следствие, разработки надежной, четкой и непротиворечивой нормативной базы их использования в доказывании.

Таким образом, по итогам рассмотрения вопросов данной главы можно сделать следующие основные выводы.

Современные достижения науки и техники непосредственно влияют на административно-правовые механизмы реализации ответственности в сфере безопасности дорожного движения. Так, например, признано наукой и широко используется в правоприменительной деятельности фиксация нарушений Правил дорожного движения с использованием специальных технических средств. Отметим, что данное обстоятельство является специфическим и практически исключительным именно для рассматриваемых нами административных отношений в области дорожного движения, и применительно к иным объектам административно-правовой охраны сколько-нибудь существенно не используется.

В данном случае речь правомерно идет об ответственности не только лиц, фактически допустивших правонарушение, но и во многих случаях возложение ответственности априори на титульного собственника (владельца) того имущества, что было зафиксировано автоматической системой. Следовательно, общеправовой и даже более того конституционный принцип презумпции невиновности в рассматриваемом случае будет иметь совершенно не свойственное ему в любых иных правоотношениях сугубо ограниченное содержание, по сути буквально перелагающем бремя доказывания с обязанности доказывания виновности со стороны уполномоченных органов государства на обязанность доказывания невиновности на само лицо, привлекаемое к ответственности.

Все сказанное дает основания констатировать, что названные выше отличия делают составы административных правонарушений, установленные в главе 12 КоАП РФ, совершенно уникальными в современной юридической системе.

Существующая на сегодняшний день нормативная база привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения явно не отвечает современным реалиям и вытекающим из них требованиям, требует существенного реформирования в целом и значительной корректировки в отдельных ее положениях, что невозможно без постоянного и пристального внимания законодателя к данной проблематике.

Проблемы собственно реализации административной ответственности в области дорожного движения не могут быть и не являются изолированными от множества иных проблем правового и организационного характера различных отраслей права и сферы дорожного строительства. Следовательно, необходимы комплексные исследования данной проблематики, которую выйдет за рамки конкретной отрасли и будут носить межотраслевой и даже мультиотраслевой характер.

В настоящее время представляется желательным и даже неизбежным сбор и анализ разных предложений, направленных на совершенствование института административной ответственности в области дорожного движения, причем такие предложения высказаны не только представителями науки и правоприменительной практики, но и исходят уже от субъектов законодательной инициативы.

Дальнейшее развитие законодательства, регламентирующего вопросы реализации административной ответственности в области дорожного движения, с целью повышения его регулятивного потенциала в современных условиях видится в дальнейшем расширении сферы применения в административный процесс необходимых технических средств фиксации правонарушений и, как следствие, разработки надежной, четкой и непротиворечивой нормативной базы их использования в доказывании.

Заключение

В результате проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

Автомобильное сообщение имеет чрезвычайно важное значение в экономической жизни любой современной страны мира. При этом статистические данные свидетельствуют, что удельная доля автомобильного транспорта в общем объеме транспортных средств постоянно увеличивается. Указанная тенденция имеет, однако, и негативные стороны, одна из которых заключается в постоянном и значительном увеличении аварийности при использовании автотранспорта.

Безопасность дорожного движения бесспорно выступает одним из элементов национальной безопасности в целом. Травматизм и смертность граждан в России как следствия дорожно-транспортных происшествий существенно превышают аналогичные показатели развитых стран мира.

Особую значимость этой проблеме придает ее выраженный комплексный характер: данная проблема не несет в себе исключительно правовую составляющую, но также имеет социальную, экономическую, культурную, техническую и некоторые другие.

Установление и реализация юридической административной ответственности – один из эффективных и значимых факторов, влияющих на состояние общественных отношений в области дорожного движения. И тем не менее, несмотря на неоднократное ужесточение ответственности, установления новых ее видов, включая даже криминализацию некоторых аспектов нарушений дорожного движения, общее состояние аварийности существенно не улучшается.

Такое положение вещей требует дальнейших научных усилий по исследованию данной сферы, ведь от этого напрямую зависят и даже предопределяются жизнь и здоровье большого количества людей.

Следует признать насущную необходимость совершенствования административной регламентации ответственности в области дорожного движения как с точки зрения материального права, так и процедуры расследования и рассмотрения соответствующих правонарушений.

Субъектный состав рассматриваемых правонарушений предполагает ответственность должностных лиц, индивидуальных предпринимателей, а также руководителей и иных работников юридических лиц, если последние исполняют управленческие функции.

Субъективная сторона рассматриваемых административных правонарушений выступает исключительно форме вины как в форме умысла, так и неосторожности.

Административное правонарушение и преступление объединяет признак общественной опасности.

Их разграничение в первую очередь производится по объективной стороне состава того и иного. Например, если лицо управляло транспортным средством в состоянии опьянения, то ответственность может наступать как административная (ст. 12.8 КоАП РФ), так и уголовная (ст. 264.1 УК РФ). В данном случае вид ответственности определяется предшествовавшим наличием или отсутствием так называемой административной преюдиции, то есть тем фактом, привлекалось ли данное лицо ранее к административной ответственности за аналогичное деяние.

Во многих случаях разграничение административных правонарушений от преступлений производится по критерию

общественной опасности, который в свою очередь определяется наличием или отсутствием определенных последствий деяния, в первую очередь, тяжких. Так, например, если деяние своими последствиями имело гибель человека или иные тяжкие последствия, оно по общему правилу квалифицируется как уголовное преступление (ст. 264 УК РФ), а при их отсутствии – как административное правонарушение (ст. 12.24 КоАП РФ).

Важно отметить существенную разницу в круге субъектов уголовной и административной ответственности. Так, согласно положениям ст. 2.1. и ст. 2.10. КоАП РФ, к административной ответственности могут быть привлечены как физические, так и юридические лица. Субъектом же преступления может выступать исключительно вменяемое физическое лицо (ст. 19 УК РФ).

Субъектами административной ответственности в области дорожного движения выступают главным образом участники дорожного движения. В соответствии с положениями нормативных актов (п. 1.2 Правил дорожного движения) таковыми признаются пешеходы, водители, пассажиры транспортных и велосипедисты.

Понятие пешехода определяется в пункте 1.2 ПДД, однако к нему приравниваются также и иные лица, например, передвигающиеся на самокатах, роликовых коньках и других аналогичных устройствах. Такой подход к определению пешехода позволяет в некоторых случаях весьма вольно и неопределенно толковать данное понятие.

С учетом того факта, что на сегодняшний день различные устройства с электрическими двигателями получают все более широкое распространение, вопрос о их юридическом статусе настоятельно требует законодательного оформления. В этой связи реализация предложения о признании нового вида участника дорожного движения - лица,

использующего для передвижения средство индивидуальной мобильности - крайне важна, так как позволила бы четко определить их права и обязанности как участников дорожного движения, отграничить их от пешеходов – с одной стороны, и водителей – с другой. В конечно же счете эти предложения должны способствовать более безопасному состоянию дорожного движения как для этих, так и иных лиц.

Современные достижения науки и техники непосредственно влияют на административно-правовые механизмы реализации ответственности в сфере безопасности дорожного движения. Так, например, признано наукой и широко используется в правоприменительной деятельности фиксация нарушений Правил дорожного движения с использованием специальных технических средств. Отметим, что данное обстоятельство является специфическим и практически исключительным именно для рассматриваемых нами административных отношений в области дорожного движения, и применительно к иным объектам административно-правовой охраны сколько-нибудь существенно не используется.

В данном случае речь правомерно идет об ответственности не только лиц, фактически допустивших правонарушение, но и во многих случаях возложение ответственности априори на титульного собственника (владельца) того имущества, что было зафиксировано автоматической системой. Следовательно, общеправовой и даже более того конституционный принцип презумпции невиновности в рассматриваемом случае будет иметь совершенно не свойственное ему в любых иных правоотношениях сугубо ограниченное содержание, по сути буквально перелагающем бремя доказывания с обязанности доказывания виновности со стороны уполномоченных органов государства на обязанность доказывания невиновности на само лицо, привлекаемое к ответственности.

При этом специфика механизма реализации административной ответственности не ограничивается вышеуказанным; существенно отличается и механизм наложения административного наказания в виде административного штрафа, что прямо установлено положениями ст. 32.2 КоАП РФ.

Все сказанное дает основания констатировать, что названные выше отличия делают составы административных правонарушений, установленные в главе 12 КоАП РФ, совершенно уникальными в современной юридической системе.

Существующая на сегодняшний день нормативная база привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения явно не отвечает современным реалиям и вытекающим из них требованиям, требует существенного реформирования в целом и значительной корректировки в отдельных ее положениях, что невозможно без постоянного и пристального внимания законодателя к данной проблематике.

Проблемы собственно реализации административной ответственности в области дорожного движения не могут быть и не являются изолированными от множества иных проблем правового и организационного характера различных отраслей права и сферы дорожного строительства. Следовательно, необходимы комплексные исследования данной проблематики, которую выйдут за рамки конкретной отрасли и будут носить межотраслевой и даже мультиотраслевой характер.

Дальнейшее развитие законодательства, регламентирующего вопросы реализации административной ответственности в области дорожного движения, с целью повышения его регулятивного потенциала в современных условиях видится в дальнейшем расширением сферы применения в административный процесс необходимых технических средств фиксации правонарушений и, как следствие, разработки надежной, четкой и непротиворечивой нормативной базы их использования в доказывании.

Список используемых источников и используемой литературы

1. Антонов А.А. Некоторые аспекты ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности // Юрист. 2019. № 12. С. 25 - 30.
2. Апелляционное определение Московского городского суда от 22 декабря 2020 г. по делу № 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. С. 4 – 9.
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, Э. Н. Ренов. М.: Норма, 2004. 304 с.
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. С. 84 – 93.
7. Гогин А.А. К вопросу об ответственности в сфере антимонопольных отношений // Конкурентное право. 2015. № 4. С. 27 - 30.
8. Головкин 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. Климович Е.В. О критериях применимости автоматической фиксации к административным правонарушениям в области дорожного движения // Вестник

Омской юридической академии. 2017. Т. 14. № 4. С. 60 – 64.

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

12. 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.

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

14. Кордс М. Статистика трафика // URL/ https://de.statista.com/themen/70/verkehr/#topicHeader__wrapper (дата доступа: 14.09.2022).

15. Кретов В.В., Севрюгин В.Е. О необходимости установления административной ответственности за правонарушения в области дорожного хозяйства Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2015. № 4. С. 380 - 387.

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. С. 23 – 26.

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

[Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

19. 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#npr=96588> (дата доступа: 05.10.2022).

20. Панфилова Е.С. Законодательство об административной ответственности в области дорожного движения: этапы развития и современность // Молодой ученый. 2020. № 16 (306). С. 110 – 112.

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

22. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник / отв. ред. Л.Л. Попов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: РГ-Пресс, 2019. 544 с.

23. Постановление Верховного Суда РФ от 9 апреля 2019 г. № 5-АД19-13 // СПС «КонсультантПлюс».

24. Постановление Верховного Суда РФ от 28 августа 2020 г. № 41-АД20-9 // СПС «КонсультантПлюс».

25. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 6 декабря 2012 г. № 31-П // СПС «КонсультантПлюс».

26. Постановление Московского городского суда от 29 ноября 2019 г. № 4а-7610/2019 // СПС «КонсультантПлюс».

27. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 25 февраля 2021 г. № 16-1277/2021 // СПС «КонсультантПлюс».

28. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26

января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // СПС «КонсультантПлюс».

29. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 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.

30. Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 30 декабря 2020 г. № 16-7770/2020 // СПС «КонсультантПлюс».

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

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

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

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

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

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

37. Решение судьи Хамовнического районного суда от 4 ноября 2019 г. № 12-542/19 // Государственная автоматизированная система Российской Федерации

«Правосудие» (дата обращения: 13.09.2021).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

47. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 09.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

48. Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 1. Ст. 2.

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

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

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

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

53. 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».

54. 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-giroskuterov> (дата обращения: 13.09.2021).

55. 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.

56. Якимов А.Ю. Собственники (владельцы) транспортных средств, участвующих в дорожном движении, как специальные субъекты юридической ответственности // Административное право и процесс. 2016. № 11. С. 32 – 36.

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