

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

С.А. Луганцев

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н., В.В. Романова

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

Тольятти 2022

Аннотация

Транспорт и транспортная инфраструктура, являясь одним из условий эффективного социально-экономического развития страны, в тоже время характеризуются повышенной опасностью. Происходимые же постоянные изменения административного законодательства в части регулирования безопасности дорожного движения требуют научно-правового изучения, что обуславливает актуальность и важность настоящего исследования.

Объект исследования – общественные отношения, возникающие в сфере административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения.

Предмет исследования – совокупность норм действующего отечественного законодательства, направленного на регулирование безопасности дорожного движения посредством административно-правовой охраны.

Цель исследования – научно-правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения в соответствии с нормами действующего законодательства Российской Федерации и на основании научно-теоретических исследований и доктринальных источников, посвященных указанной области общественных отношений.

Для этого определяются следующие задачи: дать историческую характеристику административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения; определить понятие безопасности дорожного движения как объекта административной ответственности; рассмотреть понятие и виды административных правонарушений в области дорожного движения; исследовать состав административных правонарушений в области дорожного движения; проанализировать практику применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 История и теория административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	8
1.1 Историческая характеристика административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	8
1.2 Понятие безопасности дорожного движения как объекта административной ответственности	21
Глава 2 Содержание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	32
2.1 Понятие и виды административных правонарушений в области дорожного движения	32
2.2 Состав административных правонарушений в области дорожного движения	36
Глава 3 Вопросы реализации и совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	52
3.1 Практика применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.....	52
3.2 Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	63
Заключение	78
Список используемой литературы и используемых источников.....	82

Введение

Актуальность темы исследования.

Транспорт и транспортная инфраструктура, являясь одним из условий эффективного социально-экономического развития страны, в тоже время характеризуются повышенной опасностью.

По официальным статистическим данным Госавтоинспекции на территории Российской Федерации ежегодно совершается большое количество дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибают люди и причиняется вред их здоровью.

Так, в 2021 году было совершено 133 331 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 14 874 человека и 167 856 человек ранено. За семь месяцев 2022 года совершено 53 537 дорожно-транспортных происшествий, унесших жизни 5 651 человек и причинивших ранения 67 708 человек [57].

Вопросы безопасности дорожного движения и в целом транспортной безопасности, находятся под постоянным вниманием законодателя и общественности, обсуждаются на заседаниях органов государственной власти. Говоря о безопасности дорожного движения в Российской Федерации, речь идет, прежде всего, о сохранении жизни, здоровья тысяч граждан нашей страны, что является важнейшим направлением государственной политики. При этом, уровень безопасности дорожного движения напрямую влияет и на устойчивость социально-экономического развития, на эффективную работу всей транспортной инфраструктуры России. Поэтому в настоящее время область обеспечения безопасности дорожного движения становится одной из самых востребованных областей административно-правового регулирования. Дорожно-транспортные происшествия с большим количеством жертв являются реальной угрозой безопасности личности, общественной безопасности, вызывают большой общественный резонанс, сводят на нет достигнутые положительные

результаты. Вопросы безопасности движения, транспортная безопасность обозначены в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации [100] в качестве одной из задач, посредством которой обеспечивается государственная и общественная безопасность в целом. Все это требует принятия соответствующих мер организационного, правового, профилактического, экономического и иного характера для повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения.

Одним из способов обеспечения безопасности дорожного движения, наиболее востребованным универсальным, позволяющим оперативно реализовать охранительную и профилактическую функцию ответственности, является административная ответственность, установленная Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях и которой посвящена отдельная глава 12.

Развитие института административной ответственности явилось следствием усложнения общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения, усложнением связей в системе «человек» – «транспортное средство» – «дорога», а также необходимости разработки системы административно-правовых средств, которые могли бы оперативно решать возникающие в данной области проблемы. В настоящее время институт административной ответственности в области безопасности дорожного движения нельзя признать стабильным в силу его постоянного реформирования, что находится в прямой причинной связи с развитием транспортной инфраструктуры и как следствие изменением и усложнением соответствующих общественных отношений.

В целом, происходящие постоянные изменения административного законодательства в части регулирования безопасности дорожного движения требуют научно-правового изучения, что обуславливает актуальность и важность настоящего исследования.

Степень научной разработанности темы исследования.

Административная ответственность за правонарушения в области

безопасности дорожного движения является предметом исследования многих научно-правовых работ. При этом, важное значения имеют исследования, С.Н. Братуся [12], Н.В Витрука [14], Р.Л. Хачатурова и Д.А. Липинского [121], М.С. Строговича [95] и других ученых, посвященные общеправовым аспектам юридической ответственности в целом. Непосредственно проблемы безопасности дорожного движения исследуются в работах А.А. Бахаева [6], Р.А. Брунер [13], М.М. Зиганшина [27], И.Л. Трунова [98], В.М. Редкоус [81], Б.В. Россинского [84] и др.

Однако, несмотря на широкий спектр научных исследований административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения, некоторые вопросы, рассматриваемой области общественных отношений, требуют отдельного исследования.

Объект исследования - общественные отношения, возникающие в сфере административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения.

Предмет исследования - совокупность норм действующего отечественного законодательства, направленного на регулирование безопасности дорожного движения посредством административно-правовой охраны.

Цель исследования – научно-правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения в соответствии с нормами действующего законодательства Российской Федерации и на основании научно-теоретических исследований и доктринальных источников, посвященных указанной области общественных отношений.

Задачи исследования:

- дать историческую характеристику административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- определить понятие безопасности дорожного движения как объекта

- административной ответственности;
- рассмотреть понятие и виды административных правонарушений в области дорожного движения;
 - исследовать состав административных правонарушений в области дорожного движения;
 - проанализировать практику применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения;
 - выявить основные аспекты повышения эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Нормативная правовая основа исследования: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, другие федеральные законы и подзаконные нормативные правовые акты, составляющие правовую основу административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения.

Методологическая основа исследования: диалектический, общенаучные и частно-научные методы исследования, в том числе, методы анализа, синтеза, индукции, дедукции, системно-структурный, статистический и другие методы.

Теоретическую основу исследования составили труды следующих ученых: И.А. Адмиралова, А.А. Бахаева, А.Г. Бачурина, С.В. Галич, А.А. Демина, А.Б. Зеленцова, Ю.Н. Калюжного, А.С. Квитчук, В.Р. Кисина, Е.Б. Лупарева, Е.В. Медведева, В.И. Мельникова, Ю.Н. Мильшина, Е.В. Новиковой, Л.Л. Попова, А.И. Потапова, В.М. Редкоус, Б.В. Россинского, Ю.П. Синельщикова, Е.С. Смирновой, Ю.В. Степаненко, А.С. Тедтеева и др.

Структура работы: введение, три главы, шесть параграфов, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 История и теория административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

1.1 Историческая характеристика административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Для уяснения понятия и содержания института обеспечения безопасности дорожного движения, раскрытия его сущностных характеристик необходимо изучить его становление и историческое развитие. Данные вопросы являются предметом многочисленных научных монографических исследований (К.П. Вова, И.В. Тимошенко [97, с. 32], В.Ю. Назаров, Ю.Н. Мильшин [47] и др.) и отдельных научных работ (Е.А. Войтенков [15], В.В. Головкин [17], А.С. Квитчук [31], Е.А. Ляшенко [44] и др.).

Прежде чем приступить к исследованию истории развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, необходимо периодизировать ее на отдельные исторические этапы.

Историко-правовой анализ позволяет:

- проследить историю формирования правовой основы привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области безопасности дорожного движения, осуществить периодизацию данного процесса;
- уяснить регулирующую и охранительную роль ответственности в регулировании общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- показать соотношение административной и иных видов юридической ответственности в регулировании и охране

общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- выявить факторы, в наибольшей степени оказавшие влияние на формирование института административной ответственности и применения иных мер принуждения в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- выявить особенности правового статуса субъектов юрисдикционных отношений, возникавших в области обеспечения безопасности дорожного движения на различных этапах исторического развития данного института; показать и подчеркнуть тесную взаимосвязь формирования правовой основы, регламентирующей дорожное движение, и мер юридической ответственности за ее нарушение [81, с. 32].

Анализ исторических аспектов также важен с учетом того, что в настоящее время идет процесс декриминализации ряда составов Уголовного кодекса Российской Федерации, что может затронуть и область безопасности дорожного движения, что важно для совершенствования привлечения к административной ответственности участников рассматриваемых общественных отношений.

Е.А. Ляшенко предпринял попытку периодизации административной ответственности за нарушения в области безопасности дорожного движения, упомянув «период преобразований в России (1917–1925 г.г.)», когда проблемы обеспечения безопасности дорожного движения не находились в числе приоритетных задач, охарактеризовав годы с 1925 по 1985 как «этап хаотичного и разрозненного определения и установления административно – правового порядка по управлению дорожным движением» [44, с. 87], а также обозначил даты принятия отечественных кодексов об административных правонарушениях.

Что касается непосредственного установления даты возникновения дорожного движения как сферы правового регулирования соответствующих

общественных отношений, то по справедливому замечанию И.В. Тимошенко и К.П. Вова – это невозможно [97, с. 37].

Активное развитие правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности связано с возникновением и развитием автомобильного транспорта и соответственно автомобилестроением.

Потребность в разборе дорожно-транспортных происшествий, выяснения виновных в их совершении, возмещении причиненного ущерба привела к составлению протоколов как носителей информации о дорожно-транспортном происшествии. Первый протокол, составленный в отношении участника дорожного движения, датирован 12 февраля 1898 г. в южной части Лондона на дороге Рассел Хилл Роадс вследствие первой в мире катастрофы «самодвижущегося экипажа». Данный протокол признается учеными первым процессуальным документом, составленным по результатам аварии. В нем было записано: «Управление автомобиля вышло из строя, машину занесло, и она врезалась в стальную опору близлежащей ограды. До этого водитель сидел за рулем лишь два раза. В момент аварии машина двигалась с бешеной скоростью – 20 миль в час, что и стало главной причиной катастрофы» [97, с. 37].

В российской истории становления и развития правового регулирования дорожного движения можно выделить три этапа:

- досоветский – до октября 1917 г.;
- советский период – с октября 1917 г. до распада СССР в 1991 г.;
- современный период развития – после распада СССР в 1991 г. и по настоящее время [88, с. 159].

Первый период, датируемый до октября 2019 года, можно охарактеризовать как «осознание необходимости разработки единых подходов для формирования правовой основы дорожного движения и обеспечения его безопасности, обеспечения безопасности граждан, сохранения их здоровья в процессе дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» [81, с. 35].

Первые упоминания о транспорте содержатся в Русской Правде [83], в которой была предусмотрена ответственность за причинение вреда вследствие управления лошадью или повозкой.

Первые правовые акты, посвященные безопасности дорожного движения появились лишь во второй половине XVI века [91, с. 38].

Непосредственно первыми источниками регулирования административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения следует признать Указ от 3 января 1683 г. «О приводе в Стрелецкий приказ извощиков, которые поедут на вожжах и о дозволении такой езды прочим обывателям» [47, с. 18]. Уже в то время получила распространение такая мера административного наказания, как штраф. Караулы стрельцов получили право задерживать нарушителей и приводить их в Стрелецкий приказ. Все это показывает процесс зарождения мер административного предупреждения и пресечения.

В это же время издаются первые правила движения, к которым относится Постановление 1910 года «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров на шоссе в самодвижущихся экипажах».

Административное законодательство досоветского периода не разграничивало правонарушения на транспорте и правонарушения в области безопасности дорожного движения [47, с. 20]. Правовые акты, определяющие меру ответственности нарушителей, характеризовались бессистемностью и неразвитыми формами юридической ответственности.

Следующий период развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, как уже отмечалось, является советским, начавшийся с октября 1917 г. и продлившийся до 1991 года, т.е. до распада СССР. Первым законодательным актом следует признать Постановление от 10 июля 1918 г. «О пользовании автомобилями и мотоциклами и порядку автомобильного движения по городу Москве и окрестностям».

В первые годы создания Советского государства безопасность дорожного движения обеспечивалась милицией и Центральной автосекцией ВСНХ. А.С. Квитчук отмечает, что сразу же после своего образования милиция включилась в работу по охране правопорядка и поддержанию безопасности движения транспортных средств и пешеходов на улицах городов [32]. Устанавливаются и конкретизируются полномочия милиции по наблюдению за уличным движением и порядком в общественных местах, им предоставляется право взыскивать штраф на месте совершения административного проступка. Формируются административные меры, применяемые к нарушителям правил дорожного движения [47, с. 23].

23 июня 1921 г. ВЦИК и СНК РСФСР приняли Декрет «О порядке наложений административных взысканий» [19]. Административная ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения стала рассматриваться в системе мер административного воздействия, включавших меры предупредительно-профилактического, пресекающего характера.

Существенное значение имел Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» [102]. Согласно ст. 1 данного документа «водители транспортных средств – автомотортранспорт, городского электротранспорта, тракторов или иных самоходных машин за управление ими в состоянии опьянения лишаются права на управление транспортными средствами на срок до одного года.

В тексте названного Указа: определены составы административных правонарушений; проведена классификация участников административно-деликтных отношений в области безопасности дорожного движения органы и должностные лица, которым предоставлено право применять административные взыскания за нарушение правил движения; водители транспортных средств; лица, управляющие транспортными средствами; лица,

не имеющие права на управление транспортными средствами; лица, лишённые в административном порядке права на управление транспортными средствами); одобрена возможность использования института малозначительности; устанавливались обстоятельства, отягчающие административную ответственность.

Положения рассматриваемого Указа оказали влияние на формирование административной ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения, что было учтено в Указе Президиума Верховного Совета СССР от 15 марта 1983 г. «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» [103], в котором были определены составы административных правонарушений в области дорожного движения, порядок составления протоколов уполномоченными лицами, основания применения мер пресечения (например, отстранения от управления транспортным средством и освидетельствования на состояние опьянения водителей, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения); последствия неуплаты правонарушителем штрафа. В Указе Президиума Верховного Совета СССР от 15 марта 1983 г. также закреплены определения: транспортных средств, то есть всех видов автомобилей, тракторов и иных самоходных машин, трамваев и троллейбусов, а также мотоциклов и других механических транспортных средств (ст. 1); нарушений, повлекших создание аварийной обстановки, то есть вынудивших других участников движения резко изменить скорость, направление движения или принимать иные меры к обеспечению собственной безопасности или безопасности других граждан (ст. 2).

Достижения административно-правовой науки были учтены при подготовке Кодекса РСФСР об административных правонарушениях от 20 июня 1984 г. [37] (далее – КоАП РСФСР). Глава 10 данного Кодекса называлась «Административные правонарушения на транспорте и в области дорожного хозяйства и связи». Структурно КоАП РСФСР содержал 5

разделов. Особенная часть КоАП РСФСР содержала составы административных правонарушений и делилась на главы, что позволяло достаточно точно определить общий, родовой и видовой объект административной ответственности, что позволяло более четко квалифицировать административные правонарушения. КоАП РСФСР не давал определения административной ответственности, однако в ст. 10 он содержал понятие административного правонарушения (проступка), которым признавалось посягающее на государственный или общественный порядок, социалистическую собственность, права и свободы граждан, на установленный порядок управления противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие либо бездействие, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность. Важным моментом являлось установление того, что административная ответственность за правонарушения, предусмотренные КоАП РСФСР, наступала, если эти нарушения по своему характеру не влекли за собой в соответствии с действующим законодательством уголовной ответственности.

Следует обратить внимание на трудности объективного и субъективного характера, которые сопровождали разработку и принятие ныне действующего Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [36]. Хочется отдать должное потенциалу КоАП РСФСР от 20 июня 1984 г., заложенным в него разработчиками идеям, что позволило ему сохранить регулирующие возможности и в годы трагической трансформации политической и правовой системы нашей страны, вызванной распадом СССР, и в 90-е годы XX века, когда уже не было ни общественного строя СССР, ни социалистической собственности, ни правил социалистического общежития, но оставалась потребность в защите собственности, социально-экономических, политических и личных прав и свобод граждан, а также прав и законных интересов предприятий, учреждений и организаций, установленного порядка управления, государственного и общественного порядка, предупреждения

правонарушений, воспитания граждан в духе точного и неуклонного соблюдения законов, уважения к правам, чести и достоинству других граждан, добросовестного выполнения своих обязанностей, ответственности перед обществом.

Важное значение для регулирования общественных отношений в области дорожного движения имеет Конституция Российской Федерации [40], ч. 1 ст. 27 которой закрепляет право каждого лица, законно находящегося на территории Российской Федерации, свободно передвигаться. С.Н. Антонов и Б.В. Россинский справедливо отмечают, что право на свободное, беспрепятственное и безопасное передвижение по дорогам страны в соответствии и на основании предусмотренных государством общеобязательных правил является одним из основополагающих прав гражданина, успешная реализация которого обеспечивает дальнейшее развитие и расширение социально-экономических и культурных связей как внутри страны, так и за ее пределами [3, с. 3]. Большую роль в формировании российского законодательства в области дорожного движения сыграла Конвенция о дорожном движении 1968 г. [39].

В Российской Федерации принят Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [111], в котором закреплены основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения (ст. 3), устанавливая, например, приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении. Государство в контексте названного федерального закона признается основным участником, обеспечивающим безопасность дорожного движения [90]. Также, с учетом важности института ответственности по обеспечению безопасности дорожного движения и распространения ее на всех участников дорожного движения ст. 5 ФЗ «О безопасности дорожного движения», устанавливающую основные направления обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо дополнить положением, что обеспечение безопасности дорожного движения

осуществляется, в том числе, и посредством установления ответственности участников общественных отношений в области дорожного движения за совершение правонарушений. Ряд положений Федерального закона «О безопасности дорожного движения» затрагивает вопросы ответственности участников общественных отношений в области дорожного движения за совершение правонарушений: за соответствие дорог установленным требованиям в части обеспечения безопасности дорожного движения на этапе проектирования и этапах реконструкции и строительства (ч. 2 ст. 11); ответственности изготовителя (продавца, исполнителя) транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств, подлежащих реализации на территории Российской Федерации, определяется законодательством Российской Федерации (ч. 2 ст. 15); путем установления запрета эксплуатации транспортных средств, владельцами которых не исполнена установленная федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности (ч. 2 ст. 19).

В ч. 2 ст. 28 «Основания прекращения действия права на управление транспортными средствами» ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлено, что виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности лишение права на управление транспортными средствами либо ограничение такого права, устанавливаются федеральным законом.

Также глава VI ФЗ «О безопасности дорожного движения» содержит всего одну ст. 31 бланкетного характера, в которой закреплено, что нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке дисциплинарную, административную, уголовную и иную ответственность. Странно, почему законодатель поставил на первое место дисциплинарную ответственность, ведь объем административной и следующей за ней уголовной ответственности как видов юридической ответственности явно

превалирует перед дисциплинарной и иными видами ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Действующий КоАП РФ в главе 12 объединил составы административных правонарушений в области дорожного движения (статьи 12.1 – 12.37).

В результате исторического развития сформировалось двухуровневое законодательство Российской Федерации об административной ответственности, которое состоит из КоАП РФ и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов РФ об административных правонарушениях. Следует отметить, что за административные правонарушения в области дорожного движения административная ответственность наступает в соответствии с положениями КоАП РФ. Однако законы субъектов Российской Федерации об административной ответственности содержат нормы, устанавливающие административную ответственность на транспорте в пределах компетенции субъектов Российской Федерации. Так, например, Закон Белгородской области от 11 июня 2015 г. № 360 «Об административной ответственности за правонарушения в сфере транспортного обслуживания населения в Белгородской области» содержит нормы, устанавливающие административную ответственность за: осуществление перевозок без свидетельства на право осуществления перевозки пассажиров по маршруту регулярных перевозок (ст. 6); осуществление регулярных перевозок по маршрутам, не включенным в реестр маршрутов (ст. 7); нарушение требований по обеспечению безопасности и качества регулярных перевозок (ст. 8). И хотя названных статьях прямо устанавливается, что они административная ответственность по ним наступает в том случае, если это не влечет ответственности, предусмотренной КоАП РФ, может возникнуть спорная ситуация, так как КоАП РФ устанавливает административную ответственность за: нарушение правил перевозки людей (ст. 12.23); нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и

багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (ст. 12.31.1).

Уголовный кодекс Российской Федерации [99] содержит главу 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», в которой есть статьи, предусматривающие уголовную ответственность за преступления в области дорожного движения. При этом, к преступлениям, нарушающим правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, можно отнести четыре состава преступления, предусмотренные статьями 264, 264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ.

Установление административной и уголовной ответственности за сходные деяния может привести к конкуренции норм уголовного и административного права, что будет требовать правильной квалификации соответствующих деяний. Так, Ю.Н. Калюжный справедливо поднимает вопрос о конкуренции норм уголовного и административного законодательства в области безопасности дорожного движения [29]. Например, в случае неправомерного завладения государственным регистрационным знаком транспортного средства виновный может понести как уголовную ответственность в соответствии со ст. ст. 325.1 УК РФ, так и административную ответственность в соответствии со ст. 19.37 КоАП РФ. Уголовная ответственность предусматривается за неправомерное завладение государственным регистрационным знаком транспортного средства, совершенное из корыстной заинтересованности либо в целях совершения тяжкого или особо тяжкого преступления. В любом случае лицо, допустившее неправомерное завладение государственным регистрационным знаком транспортного средства, будет стремиться избежать уголовной ответственности в силу сложности доказывания корыстной заинтересованности или наличия цели совершения тяжкого или особо тяжкого преступления.

Обеспечение безопасности дорожного движения не стало одной из целей Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной

деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [109], что требует конкретизации содержания его ст. 2.

Федеральный закон «О полиции» [107] в ст. 2 определяет обеспечение безопасности дорожного движения как основное направление деятельности полиции. Так, важным полномочием полиции является закрепление в главе 4 оснований и порядка применения полицией отдельных мер государственного принуждения, а в главе 5 – порядка применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, что активно используется в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации «О правилах дорожного движения» [62] (далее - ПДД) установило единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Правила дорожного движения Российской Федерации утверждены в целях обеспечения порядка и безопасности дорожного движения, повышения эффективности использования автомобильного транспорта.

Важными для обеспечения безопасности дорожного движения являются следующие нормативные правовые акты: Федеральный закон «О транспортной безопасности» [110], Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [115], Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [104], Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» [101], Постановление Правительства РФ «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» [64].

В соответствии с ч. 2 ст. 1.4 КоАП РФ Конституцией РФ и федеральными законами устанавливаются особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечения к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции (депутатов, судей, прокуроров, сотрудников Следственного комитета Российской Федерации и иных лиц). В соответствии со ст. 91 Конституции РФ Президент РФ наделяется неприкосновенностью. Такие же особые условия установлены рядом федеральных законов, например: Федеральным законом «О статусе члена Совета Федерации и статусе депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации» [108]; Федеральным законом «О прокуратуре Российской Федерации» [113] и др.

Анализ развития правовой основы административной ответственности позволяет выделить еще ряд тенденций ее развития в области дорожного движения.

В последнее время неоднократно вносятся предложения о принятии нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [71] в котором учитываются предложения по совершенствованию административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения ее безопасности [16]. Вводится ответственность за «агрессивную езду», а также за иные деяния.

Таким образом, правовое регулирование в области обеспечения безопасности дорожного движения, является исторически-обусловленным динамично развивающимся явлением. На всех этапах развития российского законодательства об обеспечении безопасности дорожного движения предметом этой категории выступала безопасность дорожного движения. Появление главы 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» явилось закономерным итогом развития правовой основы административной ответственности за административных правонарушения в области дорожного движения, умело проведенной

законодателем кодификации в области административно-юрисдикционной деятельности. И несмотря на то, что в данной области сохраняется ряд не до конца решенных проблем, дальнейшее развитие данного института осуществляется на более четкой и научно-обеспеченной правовой основе.

При этом также следует подчеркнуть, что область дорожного движения рассматривалась как сфера государственного управления, регламентация которой осуществлялась, прежде всего, нормами публичного права, в том числе уголовной и административной ответственности; объем уголовно-правовых и административно-правовых средств воздействия на правонарушителей напрямую зависел от представлений законодателя, нашедших отражение в соответствующих правовых нормах; с учетом большей развитости норм уголовного права оно может рассматриваться как важнейший фактор, детерминировавший развитие административно-правовых основ юридической ответственности в области безопасности дорожного движения.

1.2 Понятие безопасности дорожного движения как объекта административной ответственности

Сущностным понятием административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения является понятие «безопасность дорожного движения». Данная категория состоит из трех слов – «безопасность», «дорожное» и «движение».

Этимологически слово «безопасность» означает положение, при котором кому-либо или чему-либо ничто не угрожает [51, с. 30]. Иными словами, это состояние защищенности.

В философском аспекте безопасность понимается как состояние, тенденция и условия развития и жизнедеятельности социума, обеспечивающие сохранение их качественной определенности. В политологическом смысле безопасность – это свойство, результат и процесс

деятельности, направленный на обеспечение защищенности личности, общества и государства [58, с. 523].

Понятие безопасности определено нормативно. Так, действующий Федеральный закон «О безопасности» [116] определяет в ст. 1 безопасность посредством перечисления видов безопасности, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Однако в отличие от действующего ФЗ о безопасности, утративший ныне силу Закон РФ «О безопасности» 1992 года [23] более четко формулировал понятие безопасности как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. Похожее понятие безопасности приведено в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации [100], которое несколько расширено и включает не только состояние защищенности, но и обеспечение, защиту от опасности кого-либо и чего-либо. Однако, А.Г. Безверхов, Ю.С. Норвартян и А.В. Юдин придерживаются позиции нетождественности «безопасности» и «обеспечение безопасности», считая, что первое (безопасность) является статической категорией, а второе (обеспечение безопасности) – динамической [11, с. 11]. Иными словами, безопасность – это состояние, ситуация, обстановка, а обеспечение безопасности - деятельность, функция, реализуемая в различных сферах жизнедеятельности.

Действительно, если обратиться к нормам действующего законодательства в области безопасности движения, то законодатель также разделяет безопасность как состояние защищенности и обеспечение безопасности.

К примеру, в ФЗ «О транспортной безопасности» в ст. 1 «Основные понятия» сформулированы понятия «транспортной безопасности» и «обеспечение транспортной безопасности». Под первым понимается «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства», а под обеспечением транспортной безопасности – «реализация определяемой

государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства».

В ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» [111] также безопасность дорожного движения понимается как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий», а обеспечение безопасности - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

Кроме того, в нормах действующего уголовного закона, в статье 2 охрана общественной безопасности и обеспечение безопасности человечества обозначены в качестве задач УК РФ. Поэтому, правильно было бы согласиться с учеными в том, что категория «безопасность», будучи сложной и емкой правовой категорией, представляет собой состояние защищенности, которое гарантирует устойчивое развитие личности, общества и государства и соответственно может являться объектом правонарушений, т.е. образовывать определенную систему общественных отношений, нуждающихся в особой защите [11, с. 11].

Можно выделить следующие признаки общеправового понятия «безопасность»:

- безопасность связана с источниками повышенной опасности для социальных благ, ценностей, отношений и процессов;
- безопасность имеет надстроечный характер, т.е. обеспечению безопасности коррелирует охрана и предупреждение возможного вреда или минимизация негативного воздействия на сложившиеся общественные отношения, процессы;
- объект безопасности – интересы личности, общества и государства [11, с. 11].

Следующей составляющей понятия «безопасность дорожного движения», является слово «дорога», основным смысловыми значениями которого являются: «полоса земли, предназначенная для передвижения, путь сообщения; место, по которому надо пройти или проехать, путь следования; путешествие, пребывание в пути» [51, с. 176].

Составляющей понятия «безопасность движения, является слово «движение», в этимологическом значении которого означает перемещение кого-либо или чего-либо в определенном направлении [51, с. 107].

В ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» дано понятие дорожного движения, которое понимается как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог».

Следовательно, применительно к главе 12 КоАП РФ под движением можно понимать перемещение людей, грузов в пределах автомобильной, железной дороги, на море или водном пути, в воздушном пространстве с помощью транспортных средств или без таковых.

В ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» даются следующие нормативно-закрепленные дефиниции: дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог; безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Анализ научных работ, позволяет сделать вывод о том, что безопасность дорожного движения рассматривается как самостоятельная область государственного управления [85, с. 7]. Обусловлено это следующими обстоятельствами: проведением государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения; установлением компетенции (полномочий и ответственности) Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной

власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления; координацией деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий; регулированием деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве; разработкой и утверждением в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов; осуществлением деятельности по организации дорожного движения; материальным и финансовым обеспечением мероприятий по безопасности дорожного движения; организацией подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения; проведением комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения; осуществлением обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств; лицензированием отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации; проведением социально ориентированной политики в области страхования на транспорте; осуществлением федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [78] (раздел IV) оперирует понятиями риски и угрозы в области безопасности дорожного движения. Так, в области безопасности дорожного движения существуют следующие риски: неконтролируемый рост

автомобилизации населения; углубляющийся разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети; снижение среднего возраста водительского состава; приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении; недооценка роли институтов гражданского общества и средств массовой информации в формировании законопослушного поведения участников дорожного движения; применение первоочередных мер, своевременно не обеспечиваемых нормативно-методической базой в рассматриваемой сфере. К числу угроз в области безопасности дорожного движения названная Стратегия относит: значительное количество транспортных средств, не отвечающих современным требованиям безопасности (в настоящее время полови-на транспортных средств имеет срок эксплуатации более 10 лет); отсутствие действенного организационно-правового механизма контроля технического состояния транспортных средств; несовершенство системы допуска водителей к участию в дорожном движении (подготовка, экзамены, медицинские критерии); наличие в стране круга экономических проблем, зачастую препятствующих принятию необходимых мер по повышению безопасности дорожного движения; недостаточное внимание к причинам детского дорожно-транспортного травматизма; несовершенство действующей системы оповещения о дорожно-транспортных происшествиях; несовершенство системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Исходя из требований ФЗ «О безопасности дорожного движения», основные направления обеспечения безопасности дорожного движения можно сгруппировать в следующие блоки: разработка и утверждение законодательных и иных нормативных правовых актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; регулирование деятельности на автомобильном, городском транспорте, в дорожном хозяйстве, осуществление деятельности по организации дорожного движения;

организация подготовки водителей транспортных средств, обучение населения правилам дорожного движения, социально-психологическая подготовка водителей; проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения [56, с. 33]. Каждый из названных блоков представляет определенные направления деятельности.

В наибольшей степени безопасность дорожного движения связана с транспортной безопасностью.

В соответствии со ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности» транспортная безопасность определяется как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Такой подход разделяется не всеми юристами [93].

В Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» «эксплуатация» понимается как «стадия жизненного цикла транспортного средства, на которой осуществляется его использование по назначению, с момента его государственной регистрации до утилизации» [82].

В доктрине «эксплуатация» применительно к транспортным средствам, некоторыми учеными трактуется широко, включая не только использование транспортного средства в соответствии с его техническим предназначением, но и его движение [41, с. 123]. В таком случае отождествляются категории «движение» и «эксплуатация», что этимологически не верно. Однако, что бы разобраться в данном вопросе применительно к транспорту, необходимо обратиться к понятию последнего (транспорта).

В словарном значении транспорт понимается как совокупность перевозочных средств специального назначения [51, с. 566]. В ФЗ о транспортной безопасности транспортные средства определяются как «устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в

значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя:» транспортные средства автомобильного транспорта, воздушные суда, водные суда, железнодорожный подвижной состав и транспортные средства городского наземного электрического транспорта. Как можно заметить, основным предназначением транспортных средств является перевозка, которая осуществляется посредством движения, т.е. перемещения.

Поэтому, по справедливому замечанию А.В. Бриллиантова эксплуатация транспорта включает не только правила эксплуатации (использования) транспортных средств, но и его движение в соответствии с данными правилами [38, с. 412].

Следовательно, «эксплуатацию транспортных средств» следует понимать широко, т.е. как использование транспортного средства в соответствии с его предназначением, т.е. перевозкой физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования и техническими характеристиками.

Рассмотрев понятие системообразующих категорий понятия «безопасность дорожного движения» под таковым следует понимать состояние защищенности перемещения людей, грузов в пределах полос земли, предназначенной для передвижения, путей сообщения с помощью транспортных средств или без таковых, гарантирующее интересы личности, общества и государства и образующее самостоятельную систему общественных отношений в сфере безопасности движения.

Возникает вопрос, может ли безопасность дорожного движения рассматриваться как составляющая государственной безопасности нашей страны, или нет. Например, в своей монографии Р.П. Сипок делает небесспорный вывод, что «элементами структуры государственной безопасности являются ее виды – политическая, военная, экономическая, экологическая, социальная, продовольственная, общественная безопасность» [87, с. 27]. Авторы поддерживают мнение тех ученых [68, с. 16-19; 80, с. 66-

76], которые рассматривают государственную и общественную безопасность как самостоятельные и наиболее важные виды национальной безопасности, что непосредственно вытекает из основного концептуального документа в области обеспечения национальной безопасности – Стратегии национальной безопасности Российской Федерации. Безопасность дорожного движения связывает воедино самые разнообразные области и виды обеспечения национальной безопасности: безопасность личности, общественную безопасность, транспортную безопасность, экологическую безопасность, однако в силу специфики объекта и характера возникающих угроз безопасности дорожного движения ее вряд ли целесообразно рассматривать в контексте государственной безопасности, так как это приведет к негативным организационным и правовым последствиям, таким, как: размыванию компетенции федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих государственную безопасность; дублированию функций названных органов; неоправданному расширению объема правового регулирования общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения, и ряду других. С учетом возрастающей роли обеспечения безопасности дорожного движения в обеспечении общественной безопасности, необходимо в названных документах концептуального характера предусмотреть общие положения, подчеркивающие важность обеспечения безопасности дорожного движения в системе обеспечения безопасности как общественной, так и национальной.

В Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, акцентируется внимание и на иных аспектах обеспечения безопасности дорожного движения, которое является составной частью задач обеспечения личной безопасности. В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года [77] обеспечение безопасности дорожного движения рассматривается в рамках развития конкурентных преимуществ в транспортной инфраструктуре. В качестве приоритетного направления

государственной демографической политики выделяется снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин.

Наиболее приоритетными направлениями в области повышения дорожной безопасности являются: повышение безопасности пешеходов на пешеходных переходах; усиление мер за управление автомобилем в состоянии опьянения и др. Все это следует учитывать при разработке и совершенствовании концептуальных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы в качестве основных направлений реализации предусмотренных мер предусматривает следующие направления: изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения; повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов; совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения; совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении; совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения; развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Безопасность дорожного движения является важным фактором обеспечения региональной безопасности, так как именно на региональном уровне осуществляется основной объем практической деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения [46; 94; 119]. Так, например, в субъектах Российской Федерации разрабатываются и реализуются региональные программы обеспечения безопасности дорожного движения, в которых закрепляются меры, направленные на оснащения техническими

комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, на проектирование и строительство безопасных дорог, а также решаются вопросы финансирования проводимых мероприятий за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации. Развитие регионального вектора обеспечения безопасности дорожного движения – перспективное направление совершенствования правового регулирования в рассматриваемой области государственного управления.

Важнейшим средством обеспечения безопасности дорожного движения является установление административной ответственности, что подробнее будет исследовано в следующих частях настоящей выпускной квалификационной работы.

Выводы по первой главе выпускной квалификационной работы:

- появление главы 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» явилось закономерным итогом развития правовой основы административной ответственности за административных правонарушения в области дорожного движения, умело проведенной законодателем кодификации в области административно-юрисдикционной деятельности. И, несмотря на то, что в данной области сохраняется ряд не до конца решенных проблем, дальнейшее развитие данного института осуществляется на более четкой и научно-обеспеченной правовой основе;
- «безопасность дорожного движения» - состояние защищенности перемещения людей, грузов в пределах полос земли, предназначенной для передвижения, путей сообщения с помощью транспортных средств или без таковых, гарантирующее интересы личности, общества и государства и образующее самостоятельную систему общественных отношений в сфере безопасности движения.

Глава 2 Содержание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

2.1 Понятие и виды административных правонарушений в области дорожного движения

Административная ответственность является одним из видов ответственности за правонарушения в области дорожного движения. Сфера административно-правового принуждения в области дорожного движения постоянно расширяется в связи с появлением новых видов правонарушений и увеличением круга лиц, обладающих деликтоспособностью [89, с. 58]. Административная ответственность есть результат совершенного административного правонарушения, которая требует применения предусмотренной нормой права санкции, справедливо замечает А.Ю. Харыбин [120, с. 16]. Поэтому понятия административного правонарушения, административного наказания, а также производства по делам об административных правонарушениях следует считать важнейшими составляющими института административной ответственности, признаваемыми учеными.

Понятие административного правонарушения в области дорожного движения производно от общего понятия административного правонарушения.

Так, административное правонарушение понимают как «противоправное, виновное (умышленное и неосторожное) нарушение или невыполнение норм законов Российской Федерации, правил и государственных стандартов, регулирующих общественные отношения, складывающиеся в области дорожного движения, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность» [2, с. 74]. Данное понятие включает все признаки административного правонарушения, включающие противоправность, виновность и

наказуемость. Однако в приведенном определении не указана необходимость соблюдения законов субъектов Российской Федерации в области дорожного движения, а также не содержится признак общественной опасности, признание которой в качестве признака административного правонарушения поддерживается не всеми учеными.

Степень общественной опасности ряда административных правонарушений приводит к использованию в правовом регулировании такого юридического средства, как административная преюдиция. При этом, по содержанию и значению административной преюдиции не утихают споры в научной литературе [86; 10; 30]. Предлагаются различные доктринальные определения административной преюдиции, как довольно традиционные, так и достаточно экстравагантные. Часто она определяется как привлечение лица к уголовной ответственности, если оно в течение определенного периода времени (чаще всего в течение одного года) после одного, двух или трех административных наказаний за правонарушение совершит такое же правонарушение.

Многие авторы отмечают непоследовательность законодательного закрепления административной преюдиции, несогласованность и противоречивость норм уголовного права [50, с. 108]. Более подробно данный вопрос будет исследован при рассмотрении состава административных правонарушений в области дорожного движения.

С учетом изложенного в первой главе при рассмотрении вопроса о понятии безопасности дорожного движения и определении системообразующих категорий понятия «правонарушения против безопасности дорожного движения», следует также отметить, что под правонарушением в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ понимается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Изложенное, позволяет сформулировать следующее определение понятия «административное правонарушение в области дорожного движения»: противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица предусмотренное главой 12 КоАП РФ и посягающие на состояние защищенности перемещения людей, грузов в пределах полос земли, предназначенной для передвижения, путей сообщения с помощью транспортных средств или без таковых, гарантирующее интересы личности, общества и государства и образующее самостоятельную систему общественных отношений в сфере безопасности движения.

В действующей редакции главы 12 КоАП РФ закреплено 44 состава административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения. В доктрине ученые предлагают различные классификации, рассматриваемых видов административных правонарушений.

К примеру, О.В. Корниенко, А.В. Лавринович и А.И. Потапов все административные правонарушения в области безопасности дорожного движения разделяют на следующие группы:

- «нарушения установленного порядка регистрации, использования и эксплуатации транспортных средств;
- нарушения правил дорожного движения; невыполнение законных требований сотрудников полиции, иных должностных лиц, а также обязанностей в связи с ДТП;
- нарушение правил ремонта, содержания и эксплуатации дорожных объектов;
- нарушение права на управление транспортным средством» [67].

М.В. Мукабенов административные правонарушения, включенные в главу 12 КоАП РФ, разделяет на деяния:

- влекущие моральное воздействие на правонарушителя;
- влекущие назначение наказания, связанного с изъятием денежных средств (штрафа), которые могут быть с потенциально высокой,

потенциально низкой общественной опасностью и относительно нейтральными;

- влекущие ограничения личных прав субъекта: свободы, трудовой деятельности и права управления транспортным средством [49, с. 11].

В.М. Редкоус административные правонарушения в области дорожного движения предлагает классифицировать на отдельные группы по следующим основаниям:

- по видовому объекту,
- по субъектам административных правонарушений;
- по видам налагаемых административных наказаний;
- в зависимости от субъектов, уполномоченных возбуждать и рассматривать дела об административных правонарушениях в области дорожного движения;
- в зависимости от повода к возбуждению дела об административном правонарушении в соответствии со ст. 28.1 КоАП РФ [81, с. 70].

Административное правонарушение является разновидностью юридического конфликта, возникающего между участниками дорожного движения и уполномоченными должностными лицами контролирующими, надзорными, юрисдикционными и иными уполномоченными государственными органами по поводу реализации, применения, нарушения либо установления правовых норм в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. В основе данного определения лежит определение административно-правового спора, обоснованное А.Б. Зеленцовым [25, с. 170]. И хотя выработанное А.Б. Зеленцовым определение административного спора не в полной мере разделяется некоторыми учеными [43, с. 42], однако оно, по мнению авторов, позволяет наглядно выделить его материальную основу и показать процессуальный характер, а также рассмотреть субъектный состав. Административные споры в области дорожного

движения могут предшествовать производству по делу об административном правонарушении, возникать в ходе осуществления производства по делу об административном правонарушении на любой его стадии, а также после его завершения. Процессуальный характер разрешения административных споров в области дорожного движения регламентируется ПДД, КоАП РФ, а также иными законодательными и подзаконными нормативными правовыми актами.

2.2 Состав административных правонарушений в области дорожного движения

Элементами состава административных правонарушений являются объект, объективные признаки, субъект и субъективные признаки.

Объектом административного правонарушения является круг общественных отношений, на который осуществляется посягательство. Объект может быть общим, родовым и видовым (непосредственным).

Родовой объект определяется в соответствии с расположением конкретного состава административного правонарушения в Особенной части КоАП РФ, а именно названием главы. Так, исследуемые правонарушения включены в главу 12 КоАП РФ, которая объединяет правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения.

Видовой объект также, образуя определенную сферу общественных отношений, на которые посягают несколько однородных правонарушений.

Видовым объектом составов нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, являются безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Некоторые составы административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения, имеют предмет, который не следует отождествлять с объектом и представляющий собой вещь материального

мира, воздействуя на которую либо, создавая которые виновный причиняет вред объекту правовой охраны» [18, с. 28].

Предмет транспортных преступлений всегда обозначен в диспозиции конкретной статьи.

К примеру, предметом административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.1 КоАП РФ является транспортное средство, т.е. согласно примечанию к данной статье представляющего собой автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Применительно к нарушению правил дорожного движения в качестве предмета могут быть автомобили, трамваи и другие механические транспортные средства, виды которых раскрываются в приложении к статье 12.1 КоАП РФ.

Однако, следует иметь в виду, что не признается на практике механическим транспортным средством, к примеру, разукomплектованный автомобиль, не имеющий двигателя, так как не может использоваться по назначению, как транспортное средство [4].

Вопросы возникают и по поводу признания предметом административных правонарушений транспортных средств, которые не подлежат регистрации. Одни ученые полагают, что транспортные средства, не подлежащие регистрации, могут быть предметом правонарушения [92, с. 30], другие не согласны с этим [5, с. 27].

На практике данный вопрос решается в зависимости от того, необходимо для управления транспортным средством выдача специального права.

Например, при рассмотрении дела было установлено, что 12 июня 2020 года в 22.35 в районе дома 30 по ул. Исаковых в с. Рафайлово Исетского района Тюменской области водитель К. в нарушение пункта 2.7 ПДД РФ управлял транспортным средством - мотоблоком марки «Парма МК-10-7.0», не имеющим государственного регистрационного знака, находясь в состоянии опьянения. При рассмотрении данного дела при ответе на судебный запрос Управления Гостехнадзора по Тюменской области, было указано, что мотоблок (мотокультиватор) «Парма МК-10-7.0» с тележкой самоходной машиной, на которую предоставляется специальное право, не является, государственной регистрации не подлежит, используется в соответствии с руководством по эксплуатации.

Согласно руководству по эксплуатации мотоблок «Парма МК-10-7.0» - мотокультиватор бензиновый, предназначен для обработки поверхностного слоя грунта (почвы) на небольших земельных участках с помощью фрез.

В соответствии с техническими характеристиками мотоблока марки «Парма МК-10-7.0» рабочий объем его двигателя превышает 50 кубических сантиметров и составляет 208 кубических сантиметров, мотоблок имеет мощность 7.0 л.с. (при 3600 об/мин), максимальная скорость - 5,3 км/ч.

Судом был сделан вывод о том, что к транспортным средствам, подлежащим государственной регистрации, мотоблок (мотокультиватор) не относится, самоходной машиной, на управление которой предоставляется специальное право, не является и, следовательно, транспортным средством признан быть не может.

Включение мотоблока (мотокультиватора) в субпозицию 8701 10 000 0 Единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза вызвано его специфической

конструкцией и необходимостью применения соответствующих мер таможенно-тарифного регулирования, вывозных таможенных пошлин, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка, ведения таможенной статистики.

При этом изложенное не придает мотоблоку (мотокультиватору) характеристики транспортного средства, в том числе в случае его эксплуатации совместно с тележкой.

При таких данных выводы судебных инстанций о том, что К., управляя мотоблоком, являлся водителем транспортного средства и, соответственно, субъектом правонарушения, было признано не обоснованным [66].

Особую актуальность представляет в последнее время вопрос о признании в качестве предмета рассматриваемых составов административных правонарушений беспилотных транспортных средств, на что обращают внимание многие ученые в своих публикациях [9; 42; 45]. Связано это с рядом принятых документов, направленных на развитие беспилотных транспортных средств и соответственно на безопасность движения с их участием [79; 63]. Кроме того, в период с 1 декабря 2018 г. по 1 июля 2022 г. на территории нескольких субъектов Российской Федерации по решению Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 проводится эксперимент по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, но с обязательным участием водителя, находящегося на водительском сидении.

В связи со сказанным встает вопрос о трансформации административно-правовых норм в части применения беспилотных транспортных средств, т.е. признания их предметом административных правонарушений. Необходимость включения беспилотных транспортных средств в УК РФ в качестве предмета отдельных видов транспортных преступлений обосновывают С.М. Кочои [42], А.И. Чучаев, С.В. Маликов [122].

Важно обратить внимание на то, что в Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р указывается на обозначение различных форм автоматизации наземного транспорта в Российской Федерации и зарубежных странах различными терминами (автономный автомобиль, высокоавтоматизированное транспортное средство, беспилотный автомобиль, беспилотное транспортное средство, полностью автоматизированное транспортное средство, роботизированный автомобиль, самоуправляемое транспортное средство) ни один из которых не является общепринятым и нормативно определенным. В связи с чем, в данном документе используются два обозначения транспортного средства, управляемого искусственным интеллектом:

- «беспилотное транспортное средство - высоко- или полностью автоматизированное транспортное средство, функционирующее без вмешательства человека (в беспилотном режиме)»;
- «высокоавтоматизированное транспортное средство - транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая действует в пределах конкретной среды штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения».

Как можно заметить, беспилотное транспортное средство в отличие от высокоавтоматизированного функционирует полностью без вмешательства человека. Тогда как высокоавтоматизированное транспортное средство предполагает осуществление некоторых или всех поездок без вмешательства человека.

Исходя из данного положения целесообразно данные виды транспортных средств признать предметом административных правонарушений и в частности, примечание к ст. 12.1 КоАП РФ дополнить после слов «специальное право» словами, «а также беспилотным

транспортным средством, высокоавтоматизированным транспортным средством».

Следующими признаками административных правонарушений в области дорожного движения, являются объективные, позволяющие раскрыть механизм совершения правонарушения.

Как известно из теории административного права, правонарушение совершается посредством действия или бездействия. Что касается непосредственно правонарушений в области безопасности дорожного движения, то некоторые из них могут совершаться только действием, другие бездействием, а третьи как действием, так и бездействием [97, с. 78-79].

Исходя из диспозиций нарушений правил дорожного движения действия или бездействия носят разнообразный характер и могут заключаться в следующем:

- нарушение правил дорожного движения;
- управление транспортным средством.

Понятие «управление транспортным средством» сформулировано в абз. 8 п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 г. № 20 [61] применительно к главе 12 КоАП РФ. Итак, согласно указанной норме «управление транспортным средством представляет собой целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого транспортное средство перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя). Действия лица, приравненного к пешеходу (пункт 1.2 ПДД РФ), например, ведущего мопед, мотоцикл, не могут расцениваться в качестве управления транспортным средством».

Примером административного правонарушения, совершенного посредством бездействия, является следующий пример из судебной практики.

Так, суд счел, что водитель был обоснованно привлечен к административной ответственности ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ. По мнению суда, характер и степень загрязнения государственных регистрационных знаков

безусловно свидетельствовала о непринятии водителем каких-либо мер для их очистки, в том числе в ходе движения транспортного средства при неблагоприятных погодных условиях [59].

Некоторые составы административных правонарушений в сфере безопасности движения являются формальными и считаются оконченными с момента начала движения транспортного средства (см. стст. 12.1, 12.2 и др. статьи КоАП РФ).

Обязательным признаком объективной стороны некоторых составов рассматриваемых административных правонарушений является наступление вредных последствий. Примером является состав, предусмотренный ст. 12.24 КоАП РФ - нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего.

Например, судом было установлено, что 11 мая 2021 г. в 12.45 часов Ц. двигался на автомобиле по ул. Кутякова. В районе дома 72 при подъезде к регулируемому перекрестку, вел транспортное средство со скоростью, которая не позволяла ему контролировать движение. Подъезжая к регулируемому перекрестку, видя, что загорелся запрещающий для движения сигнал светофора (желтый), не остановился и продолжил движение. В результате чего, на перекрестке, допустил столкновение с транспортным средством Хонда Аккорд, государственный регистрационный знак N, движущего на разрешающий сигнал светофора (зеленый). В результате столкновения, пассажиру, находящемуся в автомобиле Датсун Он-До, государственный регистрационный знак, А.М. был причинен легкий вред здоровью.

Из заключения медицинской экспертизы, следовало, что в результате столкновения, пассажиру, находившемуся в автомобиле Датсун Он-До был причинен легкий вред здоровью. Оценив приведенные доказательства в совокупности с другими доказательствами по делу, судебные инстанции пришли к правильному выводу о виновности Ц. в совершенном

правонарушении и верно квалифицировали его действия по ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ [60].

Субъективная сторона рассматриваемых административных правонарушений заключается в том, что включает вину нарушителя, а также цели и мотивы совершения противоправного деяния. Вина может выражаться как в форме умысла, так и неосторожности, содержание которых раскрыто в ст. 2.2 КоАП РФ.

Следует заметить, что в ряде случаев при квалификации административного правонарушения выяснение умысла является важным, так как если умыслом охватывалось также причинение вреда здоровью потерпевшего или материального ущерба, ответственность может уже быть не административной, а уголовной.

Субъектом административного правонарушения в области дорожного движения может быть как физическое лицо, так и юридическое лицо.

Субъект нарушений правил дорожного движения – специальный, характеризующийся следующими признаками:

- управляет транспортным средством;
- ответственны за эксплуатацию и ремонт транспортных средств;
- обязан соблюдать правила безопасности движения.

Наиболее распространенным субъектом административных правонарушений в области дорожного движения является водитель, т.е. лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо.

Субъектами административных правонарушений могут выступать пешеходы, пассажиры транспортного средства, лицо, управляющее мопедом, велосипедом, а также иные лица, непосредственно участвующие в процессе дорожного движения (помимо водителя транспортного средства). Также субъектами административных правонарушений в области дорожного движения могут выступать должностные лица, ответственные за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, за перевозку грузов, за

состояние дороги, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, иные должностные лица и юридические лица.

Можно говорить о постепенном совершенствовании и трансформации статуса участников производства по делу об административном правонарушении. Так, Федеральным законом от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ ст. 25.7 КоАП РФ дополнена ч. 6, что в случае применения видеозаписи для фиксации совершения процессуальных действий, за исключением личного досмотра, эти процессуальные действия совершаются в отсутствие понятых, о чем делается запись в соответствующем протоколе либо акте освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. Материалы, полученные при совершении процессуальных действий с применением видеозаписи, прилагаются к соответствующему протоколу либо акту освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. А.С. Тедтоев достаточно категорично делает вывод об очевидной необходимости отмены института понятых [96, с. 37], добавляя при том, что видеозапись сможет заменить его, став полноценным средством подтверждения содержания, хода и результатов процессуальных действий по делам об административных правонарушениях при выполнении целого ряда условий. Необходимо разработать критерии допустимости использования видеозаписи для подтверждения содержания и результатов процессуальных действий по делу. Эти критерии могут содержаться в ведомственном нормативном правовом акте, однако в КоАП РФ или в Федеральном законе «О полиции» необходимо сделать ссылку на предоставление органам полиции права определять критерии, которым должна соответствовать видеоаппаратура, используемая для видеосъемки, и сама видеосъемка, используемые в практической деятельности.

Административная ответственность за совершение правонарушений в области дорожного движения реализуется в рамках производства по делам об административных правонарушениях. В юридической литературе отмечается плюрализм мнений по поводу количества стадий производства по делам об

административных правонарушениях. Следует согласиться с теми учеными, которые выделяют следующие четыре стадии производства по делу об административном правонарушении: возбуждение дела об административном правонарушении; рассмотрение дела об административном правонарушении; обжалование и пересмотр постановлений и решений по делам об административных правонарушениях; исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях. Такое деление производства на стадии закреплено и в КоАП РФ, что говорит о его высокой практической значимости.

Ст. 28.1 КоАП РФ посвящена возбуждению дела об административном правонарушении. На этой стадии устанавливается и фиксируется факт правонарушения, составляется протокол об административном правонарушении, фиксируются доказательства по делу об административном правонарушении, им дается предварительная оценка, в необходимых случаях применяются меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

На данной стадии производства возникает ряд вопросов, требующих разрешения. Так, исследуя поводы и основания возбуждения дела об административном правонарушении, В.Р. Кисин и Ю.И. Попугаев делают вывод, что нормы, содержащиеся в ст. 28.1 КоАП РФ, содержат ряд дефектов правового регулирования начального этапа стадии возбуждения дела об административном правонарушении [33, с. 58]. Этот вывод непосредственно касается и данного исследования. Так, анализ содержания п. 5 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ показывает, что данный пункт не устанавливает новый повод к возбуждению дела об административном правонарушении, а лишь объединяет в одну формулировку поводы, указанные в пп. 3 и 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ. Действительно, подтверждение содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) транспортного средства данных о том, что в случаях, предусмотренных п. 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ, транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица, включает

в себя и сообщение или заявление физического лица, содержащее данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, что предусматривается п. 3 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ, и фиксацию административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием транспортного средства, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, что предусматривается п. 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ. Все это позволяет поставить вопрос об исключении п. 5 ч. 1 ст. 28.1 из текста КоАП РФ.

В рассматриваемой области большое значение имеет протокол об административном правонарушении, так как он: является одним из процессуальных документов, который позволяет установить данные, являющиеся доказательствами по делу об административном правонарушении. Справедливыми являются предложения по совершенствованию формы названного протокола, созданию единой типовой формы протокола с установленным объемом реквизитов, подлежащих заполнению. Данная форма и реквизиты могут, например, утверждаться Правительством Российской Федерации. С целью установления максимально полного объема сведений о правонарушителе, обстоятельств совершения административного правонарушения, выявления причин и условий, способствовавших совершению административного правонарушения, а также решения иных задач производства по делу об административном правонарушении, закрепленных в ст. 24.1 КоАП РФ, предлагается расширить перечень сведений, которые подлежат отражению в протоколе об административном правонарушении [21, с. 109-110], помимо указанных в ст. 28.2 КоАП РФ.

КоАП РФ бланкетно определяет категории уполномоченных на составление протоколов должностных лиц, отдавая решение данного вопроса на откуп уполномоченным государственным органам, что затрудняет

сведение их в единый перечень должностных лиц, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях. КоАП РФ также не предусматривает жестких правовых последствий в случае, если протокол об административном правонарушении составлен неправомочным должностным лицом. Анализ соответствующих положений КоАП РФ показывает, что в случае, если протокол об административном правонарушении составлен неправомочным лицом, а также в иных случаях, предусмотренных п. 4 ч. 1 ст. 29.4 КоАП РФ, недостатки протокола и других материалов дела об административном правонарушении устраняются в срок не более трех суток со дня их поступления (получения) от судьи, органа, должностного лица, рассматривающих дело об административном правонарушении. В соответствии со ст. 28.7 КоАП РФ в случае, если после выявления административного правонарушения в области дорожного движения осуществляются экспертиза или иные процессуальные действия, требующие значительных временных затрат, проводится административное расследование.

Авторы поддерживают позицию ученых, которые предлагают усовершенствовать ст. 28.7 КоАП РФ [34, с. 97]. Основным направлением совершенствования содержания данной статьи следует признать привязку административного расследования не к конкретному виду административного правонарушения, а к характеру и объему сведений о правонарушении, которыми располагает уполномоченное должностное лицо при принятии решения о возбуждении дела об административном правонарушении или отказе в возбуждении дела об административном правонарушении. Актуален вопрос и о введении в КоАП РФ статьи, которая бы предусматривала основания, порядок и сроки приостановления производства по делу об административном правонарушении.

Важной стадией производства по делу об административном правонарушении, регламентированной гл. 29 КоАП РФ, является рассмотрение дела об административном правонарушении. А.С. Дугенец и

М.Я. Масленников, подчеркивая важность данной стадии, предлагают точнее называть ее стадией рассмотрения дела об административном правонарушении и вынесения постановления по делу [21, с. 134]. При подготовке к рассмотрению дела выясняются вопросы, перечисленные в ст. 29.1 КоАП РФ.

За административные правонарушения в области дорожного движения могут применяться следующие виды административных наказаний: предупреждение, административный штраф, конфискация предмета административного правонарушения, лишение права управления транспортными средствами и административный арест до пятнадцати суток.

В юридической литературе предлагаются классификации административных наказаний в области дорожного движения [97, с. 121-122]. По мнению авторов, применительно к выделенным наказаниям их можно классифицировать следующим образом:

- по уровню установления – административные наказания, устанавливаемые на уровне Российской Федерации КоАП РФ, и административные наказания, устанавливаемые на уровне субъектов Российской Федерации законами субъектов Российской Федерации;
- по виду субъекта административной ответственности – применяемые только к физическим лицам, к физическим и юридическим лицам;
- по категории участника дорожного движения: применяемые к водителям, пешеходам, пассажирам транспортного средства;
- по виду субъекта административной юрисдикции: применяемые в судебном и внесудебном порядке;
- применяемые только в качестве основных, и применяемые в качестве основных и дополнительных;
- по характеру воздействия на правонарушителя: административные наказания личностного, морального и имущественного характера.

Развитие административно-правового регулирования в области дорожного движения связано с появлением в рамках производства по делам об административных правонарушениях самостоятельных производств. Так, следует согласиться с выводом, сделанным А.В. Елисеевым и Н.А. Овчинниковой, что внедрение в практику надзора за дорожным движением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- киносъемки, видеозаписи, повлекло выделение в производстве по делам об административных правонарушениях самостоятельного особого производства, а также самостоятельного института, нормы которого регулируют: специальные правила возбуждения дел об административных правонарушениях и их рассмотрения, специальный порядок пересмотра постановлений по делам об административных правонарушениях, одновременно являющийся проверкой поводов к возбуждению нового дела об административном правонарушении; изъятия из принципа презумпции невиновности, включая принципиальное изменение правил распределения бремени доказывания; ограничения прав лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, специальные требования к доказательствам по делу об административном правонарушении [22, с. 60].

Выводы по второй главе выпускной квалификационной работе:

- административное правонарушение в области дорожного движения – это противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица предусмотренное главой 12 КоАП РФ и посягающие на состояние защищенности перемещения людей, грузов в пределах полос земли, предназначенной для передвижения, путей сообщения с помощью транспортных средств или без таковых, гарантирующее интересы личности, общества и государства и образующее самостоятельную систему общественных отношений в сфере безопасности движения;
- можно выделить следующие особенности административной

ответственности за правонарушения в области дорожного движения: является наиболее динамично развивающейся областью административно-деликтной деятельности; носит не только карательный, но профилактический, воспитательный, управленческий характер; большинство административных правонарушений в области дорожного движения совершаются с использованием транспортных средств, являются следствием дорожного-транспортных происшествий, совершенных вследствие нарушения ПДД; большой круг участников дорожного движения, которые являются потенциальными участниками административно-деликтных отношений в области дорожного движения; событие административного правонарушения не всегда является основанием для возбуждения дела об административном правонарушении; субъектами правонарушений преимущественно являются физические лица, несмотря на расширение привлечения к ответственности и юридических лиц; особый характер административных споров, возникающих между участниками дорожного движения в преддверии производства, в период его осуществления и после его завершения; повышенная общественная опасность целого ряда административных правонарушений в области дорожного движения; использование в правовом регулировании административной преюдиции; производство может быть как упрощенным (ускоренным), так и обычным и особенным (усложненным); расширение использования для выявления нарушений ПДД средств фото- и видеофиксации, а также иных предусмотренных законодательством специальных технических средств, что повлекло определенную трансформацию принципов законодательства об административных правонарушениях за счет применения в случаях, предусмотренных КоАП РФ, так называемого «объективного вменения», и, как следствие, выделение

в производстве по делам об административных правонарушениях самостоятельного особого производства по делам об административных правонарушениях соответствующей категории;

– производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения является важнейшей составляющей административно-процессуальной деятельности в целом и ее административно-юрисдикционной составляющей. Поэтому развитие процессуальных основ привлечения к административной ответственности в области дорожного движения, в первую очередь, влияют на юрисдикционную составляющую административного процесса, а во вторую – на совершенствование административно-процессуальной деятельности в целом непосредственно влияют, а также на формирование концептуальных основ развития административного процесса в Российской Федерации, формированию так называемого «интегративного административного процесса» [26, с. 3].

Глава 3 Вопросы реализации и совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

3.1 Практика применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения

Важное значение в реализации института административной ответственности имеют меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, регламентированных главой 27 КоАП РФ.

Не являясь административными наказаниями, меры обеспечения создают условия, обеспечивающие установленный законодательством порядок производства по делам об административных правонарушениях. Их применение в области дорожного движения зачастую предопределяется перспективой наложения определенного административного наказания: например, отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения (ст. 27.12 КоАП РФ) предшествует лишению специального права в виде права управления транспортным средством (ст. 3.8 КоАП РФ).

Применение мер обеспечения производства особенно важно на стадии возбуждения дела об административном правонарушении. Наличие поводов к возбуждению дела об административном правонарушении не всегда ведет непосредственно к составлению протокола об административном правонарушении.

Не случайно А.С. Дугенец применение мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях рассматривает в главе, которая называется «Первоначальные процессуальные действия» [21, с 115],

и справедливо отмечает отсутствие конкретизации их применения по отношению к различным группам субъектов, допустивших административные правонарушения. В некоторых случаях уполномоченное должностное лицо нуждается в подтверждении полученной информации, для чего осуществляются меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

Среди ученых-административистов нет споров по поводу того, что меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях относятся к группе мер административного принуждения и имеют самостоятельное процессуальное значение. Так, например, дело об административном правонарушении считается возбужденным, в том числе, и с момента составления первого протокола о применении мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении (пп. 2 ч. 4 ст. 28.1 КоАП РФ). Однако встречаются и иные мнения. К примеру, по мнению А.А. Демина данные меры не имеют самостоятельного юридического значения [20, с. 141].

Данное высказывание А.А. Демина излишне категорично, и эта группа мер имеет большое самостоятельное юридическое значение. Во-первых, эти меры объединены строгим целевым предназначением – обеспечить производство по делам об административных правонарушениях; во-вторых, основанием для применения данных мер может быть только наличие факта административного правонарушения; в-третьих, объектами принудительного воздействия являются как физические, так и юридические лица; в-четвертых, КоАП РФ предусматривает возможность особых условий применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении в отношении должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции (депутатов, судей, прокуроров и иных лиц) (ч. 2 ст. 1.4. КоАП РФ); в-пятых, законодательно устанавливаются определенные гарантии обеспечения законности при применении мер административного принуждения в связи с административным правонарушением; в-шестых, эти

меры могут носить как личный, так и имущественный характер; в-седьмых, применение любой меры в обязательном порядке сопровождается соответствующим процессуальным оформлением; в-восьмых, данные меры способствуют профилактике административных правонарушений.

Для полноты раскрытия специфики данной группы мер следует обратиться к работе Д.Н. Бахраха и Э.Н. Ренова, в которой выделены следующие специфические признаки данной группы мер: меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях отличаются от общепреventивных мер пресечения, которые могут применяться вне деликтных отношений, и мер прямого принуждения, применяемых и при совершении преступлений; применяются в рамках ведущегося в связи с правонарушением производства, при этом, как правило, предшествуют последующим процессуальным действиям; специфичность оснований применения процессуальных средств. Данная специфичность проявляется в том, что правонарушение является лишь необходимой предпосылкой для применения мер обеспечения производства и не влечет их автоматического применения [7, с. 173].

Правильнее было бы говорить о тесной связи мер обеспечения производства с установленными КоАП РФ административными наказаниями, приводя в пример ст. 3.9 КоАП РФ, где указано, что срок административного задержания в случае назначения такой меры наказания, как административный арест, включается в срок административного ареста, то есть, по сути, «происходит слияние мер административного пресечения и административного наказания» [7, с. 174-175]. Здесь следует согласиться с мнением Д.Н. Бахраха и Э.Н. Ренова. В ст. 27.1 КоАП РФ устанавливаются основные цели применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, а также их исчерпывающий перечень. Так, исходя из содержания ч. 1 ст. 27.1 КоАП РФ следует, что уполномоченное лицо вправе в пределах своих полномочий применять меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении в

целях пресечения административного правонарушения, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления.

Перечень названных целей позволяет говорить и об административно-пресекательном, и об административно-обеспечительном характере мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

Применение мер обеспечения зависит от того, каким является производство по делам об административных правонарушениях: упрощенным (ускоренным), так и обычным и особенным (усложненным). При упрощенном производстве возможно было бы применение таких мер, как личный досмотр, досмотр вещей, транспортного средства, однако после их применения необходимо составлять соответствующий протокол процессуального действия, означающий, что дело об административном правонарушении возбуждено [2, с. 93].

До настоящего времени спорным остается вопрос о классификации мер административного принуждения. Ряд ученых-административистов придерживаются точки зрения, что все меры административного принуждения подразделяются на следующие группы: административно-предупредительные меры; меры административного пресечения; административные наказания; административно-восстановительные меры [20, с. 149].

При этом следует отметить, что административно-восстановительные меры одни ученые признают самостоятельным видом административного принуждения, а другие считают, что это меры административного пресечения длящегося правонарушения.

Несколько отличается, однако является близкой по содержанию к вышеназванной классификация мер административного принуждения, предложенная И.В. Пановой.

И.В. Панова предлагает классифицировать меры административного принуждения на следующие производства: а) контрольно-превентивное (предупредительное); б) административно-пресекающее; в) процедурно-обеспечительное; г) восстановительное; д) производство по применению административных санкций [52, с. 191].

Классификация мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях необходима для: уяснения их сущности, целей применения, характера взаимодействия с иными мерами обеспечения производства по делу об административном правонарушении и иными мерами административного принуждения; определения четких оснований для их применения в отношении конкретных субъектов, соблюдения прав и законных интересов субъектов, в отношении которых применяются данные меры.

Применение мер обеспечения возможно на различных стадиях производства по делам об административных правонарушениях. Так, например, на стадии возбуждения дела об административном правонарушении в целях составления протокола об административном правонарушении или установления личности правонарушителя возможно применение доставления, личного досмотра, досмотра вещей, досмотра транспортного средства, находящихся при физическом лице. На стадии рассмотрения дела об административном правонарушении допустимы только привод физического лица или законного представителя юридического лица.

Анализ практики применения мер обеспечения в области дорожного движения, который провели С.Н. Антонов и Б.В. Россинский, показал, что в области дорожного движения чаще всего применяются меры, которые вправе применять сотрудники органов внутренних дел и меры, ограничивающие права и свободы физических и юридических лиц [3, с. 22]. Далее следует

рассмотреть проблемы, возникающие при их применении в области дорожного движения.

Н.В. Азарова справедливо отмечает, что для осуществления доставления недостаточно лишь обнаружение признаков правонарушения, необходимо также наличие обстоятельств, препятствующих составлению протокола на месте совершения правонарушения (невозможность установления личности нарушителя; отсутствие необходимых документов на транспортное средство, на право управления транспортным средством; поведение нарушителя, препятствующее составлению протокола на месте; необходимость проведения дополнительной проверки по выявлению обстоятельств правонарушения) [2, с. 136].

И.А. Адмиралова и К.А. Кареева-Попелковская справедливо предлагают в проекте нового протокола об административном задержании создать графу, в которой указывать информацию о том, применялись ли в отношении задержанного лица физическая сила, специальные средства или служебное огнестрельное оружие ограниченного поражения [1].

Определение о приводе (ст. 27.15 КоАП РФ) может быть вынесено судьей, органом, должностным лицом, рассматривающим дело в том случае, если рассмотрение дела об административном правонарушении отложено в связи с неявкой без уважительной причины лиц, указанных в ч. 1 ст. 27.15 КоАП РФ, и их отсутствие препятствует всестороннему, полному, объективному и своевременному выяснению обстоятельств дела и разрешению его в соответствии с законом. Приводу могут быть подвергнуты: физическое лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении; законный представитель юридического лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении; законный представитель несовершеннолетнего лица, привлекаемого к административной ответственности; свидетель.

Осмотр принадлежащих юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю помещений, территорий и находящихся там вещей, и документов (ст. 27.8) применяется в рамках осуществления ГИБДД функции федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения. Названный осмотр может применяться при осуществлении надзора за соблюдением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований.

Н.В. Азарова справедливо отмечает, что досмотр и осмотр транспортного средства являются важным инструментом выявления административного правонарушения и получения доказательств по выявленным деликтам [2, с. 143]. Однако в административном праве нет четкого закрепления определения осмотра и порядка его проведения, несмотря на его достаточно широкое использование в правоохранительной деятельности.

Ст. 27.12 КоАП РФ регламентирует применение таких взаимосвязанных на практике мер, как отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Четкая правовая регламентация применения названных мер обеспечения производства позволит повысить эффективность привлечения к административной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения [53, с. 110]. Устанавливается, что лицо, которое управляет транспортным средством соответствующего вида и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения, а также лица, совершившие административные правонарушения, предусмотренные ч. 1 ст. 12.3, ч. 2 ст. 12.5, частями 1 и 2 ст. 12.7 КоАП РФ, подлежат отстранению от управления транспортным средством до устранения причины отстранения. Лицо, которое управляет транспортным средством соответствующего вида и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в

состоянии опьянения, либо лицо, в отношении которого вынесено определение о возбуждении дела об административном правонарушении, предусмотренном ст. 12.24 КоАП РФ, подлежит освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения в соответствии с ч. 6 ст. 27.12 КоАП РФ. При отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения либо несогласии указанного лица с результатами освидетельствования, а равно при наличии достаточных оснований полагать, что лицо находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения указанное лицо подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Правила освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 г. № 4752. В соответствии с п. 3 названных Правил достаточными основаниями полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, является наличие одного или нескольких следующих признаков: а) запах алкоголя изо рта; б) неустойчивость позы; в) нарушение речи; г) резкое изменение окраски кожных покровов лица; д) поведение, не соответствующее обстановке.

Необходимость усиления борьбы с водителями, управляющими транспортными средствами в нетрезвом состоянии, обуславливает появление предложений, которые могут превратиться в самостоятельные меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и дополнить главу 27 КоАП РФ. Так, например, заместитель начальника ГИБДД МВД России Владимир Кузин предложил ввести дополнительный медицинский контроль за водителями, которых неоднократно совершает

правонарушения в области дорожного движения в состоянии опьянения. Если водитель неоднократно совершает нарушения в состоянии опьянения, то его нужно контролировать. «То есть с ним должен проводить беседы врач-психиатр, врач-нарколог и другие специалисты», – объясняет В. Кузин. Подобная система проверки действует в Германии: когда водитель набирает определенное число баллов за правонарушения, его направляют на тщательное медицинское тестирование, которое граждане Германии называют «Idiotentest» («тест на идиота»). Однако, как сообщил представитель ГИБДД, бальная система оценки правонарушений в нашей стране пока не рассматривается.

Анализ российского законодательства в данной области позволяет выделить ряд проблем, связанных с реализацией сотрудниками ГИБДД предусмотренного в ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ задержания транспортного средства как меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях применительно к области безопасности дорожного движения. В частности, действующее законодательство непоследовательно решает вопрос о задержании транспортного средства, перевозящего опасный груз, в случае, например, если его водитель будет находиться в состоянии опьянения. Также требуют корректировки и приведения в соответствие с положениями ст. 27.13 КоАП РФ Постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2012 г. № 1496 [65]. В частности, в данном Постановлении должно быть безусловно реализовано требование ч. 1.1. ст. 27.13 КоАП РФ о том, что задержание транспортного средства прекращается непосредственно на месте задержания транспортного средства в присутствии лица, которое может управлять данным транспортным средством в соответствии с ПДД, если причина задержания транспортного средства устранена до начала движения транспортного средства, предназначенного для перемещения задержанного транспортного средства на специализированную стоянку.

Закрепление в ст. 1.4. КоАП РФ принципа равенства перед законом не стало препятствием за установления положения, определяющего, что в соответствии с Конституцией РФ и федеральными законами устанавливаются особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечения к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции (ч. 2 ст. 1.4 КоАП РФ). В п. 299 Административного регламента [70] приведен перечень должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции и в отношении которых действуют особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечения к административной ответственности. При этом, данный перечень не является полным, так как законодательством устанавливаются и иные должностные лица, выполняющие определенные государственные функции, и в отношении которых действуют особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

Так, например, ст. 17 Федерального закона «О федеральной службе безопасности» [106] устанавливает, что при исполнении сотрудником органов федеральной службы безопасности служебных обязанностей не допускаются его привод, задержание, личный досмотр и досмотр его вещей, а также досмотр личного и используемого им транспорта без официального представителя органов федеральной службы безопасности или решения суда. Несмотря на то, что в названном Федеральном законе не сказано, что перечисленные меры принудительного характера являются мерами обеспечения производства по делу об административных правонарушениях, их названия дают право их отнести к названным мерам процессуального обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Поэтому для повышения эффективности административно-юрисдикционной деятельности сотрудников ГИБДД необходимо продолжить добиваться четкого согласования положений КоАП РФ и Административного

регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утв. Приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664.

Следует согласиться с мнением ученых о создании института обжалования мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в судебном порядке. Отсутствие права обжалования отдельной меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении является ограничением процессуальных прав лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении в области дорожного движения [47, с. 88, 90]. КоАП РФ не предусматривает возможности судебного обжалования применения меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Ст. 30.1 КоАП РФ устанавливает право на обжалование постановления по делу об административном правонарушении.

Обжалование применения меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении может быть осуществлено в порядке, установленном нормами главы 22 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации (далее – КАС РФ) [35]. Административные иски должны приниматься судами к рассмотрению, так как КоАП РФ не предусматривает проверку законности применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в ином судебном порядке, как это требует ч. 6 ст. 218 Кодекса административного судопроизводства. Следует продолжить изучение всей системы мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, закрепленных в КоАП РФ, и добиваться единообразного употребления терминологии во всех нормативных правовых актах, как законодательных, так и подзаконных.

3.2 Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

В части совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в науке предлагаются ряд направлений и конкретных мер.

Ряд мер, направленных на совершенствование обеспечения безопасности дорожного движения, содержит Стратегия безопасности дорожного движения, основными направлениями реализации которой являются: изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения; повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов; совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения; совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении; совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения; развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Принят Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [117], который устранил ряд пробелов, возникающих при регулировании общественных отношений, возникающих в процессе организации дорожного движения. Так, приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) на передвижение транспортных средств и (или) пешеходов закреплен в качестве одного из основных принципов организации дорожного движения. В качестве одного из основных принципов организации

дорожного движения не следует закреплять «развитие пешеходного и велосипедного передвижения населения», так как в условиях высокой автомобилизации населения и возрастания роли автомобилей и как средства передвижения, и как важнейшего средства экономического развития это воспринимается нереально. Развитие пешеходного и велосипедного передвижения населения следует рассматривать как задачу органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области организации дорожного движения. А в предлагаемую систему основных принципов организации дорожного движения необходимо включить принципы распределения полномочий органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области организации дорожного движения и ответственности органов и должностных лиц за совершение правонарушений в области организации дорожного движения. Большинство статей названного Федерального закона являются бланкетными, отсылающими к иным нормативным правовым актам. Однако пусть и в бланкетном варианте, но данный Федеральный закон должен был бы предусматривать статью об ответственности в области организации дорожного движения, тем более что авторы законопроекта предлагали дополнить КоАП РФ ст. 12.38 «Несоблюдение требований законодательства Российской Федерации в области организации дорожного движения».

Граждане России отличаются стремлением решать многие вопросы местного и регионального значения на федеральном уровне. Это может создать угрозы безопасности дорожного движения, если протестные акции будут проводиться с использованием транспортных средств. Один из последних примеров – так называемый «тракторный марш» на Москву, призванный привлечь внимание руководства страны к проблемам фермеров Краснодарского края, чьи земли с помощью судебных решений отбирают агрохолдинги. Также были озвучены обвинения в коррупции судей

Краснодарского края и краевых чиновников. 21 августа 2016 г. колонна из 17 тракторов и сопровождающих их машин выдвинулась со станции Казанской в Москву, где аграрии планировали добиться личной встречи с президентом России Владимиром Путиным. Колонне удалось преодолеть около 200 километров, при этом порядка десяти раз ее для проверки документов останавливали инспекторы ГИБДД. 22 августа колонна была заблокирована силами МВД России в поселке Дорожный Ростовской области, а 15 человек – фермеры из Краснодарского края и активисты «Объединения перевозчиков России» – были привлечены к административной ответственности по ст. 20.2 КоАП РФ и им было назначено административное наказание в виде административного ареста на срок от 3 до 10 суток.

Для совершенствования правового регулирования в данной области А.Г. Бачурин предлагал внести в Федеральный закон «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях» [114] качестве самостоятельной формы публичного мероприятия автопробег. По мнению авторов, для конкретизации и усиления юридической ответственности можно предусмотреть внесение соответствующих дополнений в ст. 20.2 КоАП РФ, введя, например, ч. 9, устанавливающую административную ответственность за невыполнение участниками публичного мероприятия обязанности, предусмотренной п. 3 ч. 3 ст. 6 Федерального закона «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях», либо конкретизировать соответствующим образом ч. 3 ст. 20.2 КоАП РФ [8, с. 44].

Подготовлен проект федерального закона № 1093467-6 «О парковании» [73]. Паркование предлагается определить как совокупность действий, направленных на осуществление организованного хранения и стоянки транспортных средств на автостоянках, парковках и специализированных стоянках. Представляется, что вопросы паркования необходимо регулировать не на уровне федерального закона, а на уровне нормативного правового акта Правительства Российской Федерации, а наиболее важные вопросы, требующие законодательного закрепления, включить в проект федерального

закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» в ходе доработки последнего.

Высказываются предложения о повышении юридической силы действующих ПДД до уровня федерального закона «О правилах дорожного движения» [69, с 70], о создании единого кодифицированного акта, регламентирующего вопросы безопасности дорожного движения. В этой связи П.В. Молчанов справедливо сделал вывод, что «безопасность дорожного движения зависит не столько от подготовки новых законов, сколько от действия или бездействия. Хроническое неисполнение закона, безответственность, бездействие должностных лиц, неприменение санкций порождают незащищенность интересов государства, общества и личности в этой области» [48].

Большое внимание уделяется реализации Плана мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий [55]. Реализация положений данного Плана мероприятий потребует организации координации деятельности и взаимодействия большого количества федеральных органов исполнительной власти, иных государственных органов, а также органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

В рамках реализации данного Плана мероприятий предусматривается: повысить ответственность граждан, должностных и юридических лиц за невыполнение предписаний или представлений органа федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения (п. 7); установить ответственность за нарушение Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (п. 15); установить за федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере транспорта, полномочия в части административного приостановления деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих

деятельность по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом, при выявлении у них неоднократных грубых нарушений требований действующего федерального законодательства (п. 11); предусмотреть возможность при назначении наказания за совершение правонарушений или преступлений в области дорожного движения лицу, управлявшему транспортным средством в состоянии опьянения, возлагать на такое лицо обязанность пройти диагностику, профилактические мероприятия, лечение и (или) медицинскую реабилитацию в связи с употреблением психоактивных веществ (п. 21); ввести меру обеспечения производства по делам об административных правонарушениях – залог за задержанное транспортное средство (п. 23); ввести дифференцированное наказание за систематические нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (п. 25).

Следует отметить постепенную реализацию мер, предусмотренных данным планом. Так, 30 мая 2016 г. п. 2.7 ПДД был дополнен абзацем, в котором устанавливался запрет водителю осуществлять опасное вождение, выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения

транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба. Опасное вождение характеризуется повышенной опасностью в связи с тем, что водитель в течение короткого времени совершает несколько действий, что может лишить других участников дорожного движения возможности спрогнозировать его дальнейшее поведение и адекватно среагировать на него во избежание создания аварийной ситуации. В связи с этим ответственность за опасное вождение должна быть выше, чем ответственность за совершение иных правонарушений в области дорожного движения.

Причинами опасного вождения граждане считают: автомобиль, его престиж и технические характеристики; недостаток обучения в автошколах; дорожные условия позволяют ездить быстрее средней скорости потока. При этом понятие «опасное вождение» необходимо было вводить уже давно. Наиболее рискованными составляющими «опасного вождения» на дорогах, потенциально приводящими к ДТП, под данным опрошенных, являются: невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения (54%); необоснованное резкое торможение (41%); перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты (40%); препятствование обгону (40%); несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства (39%); несоблюдение бокового интервала (21 %).

МВД России представило на общественное обсуждение законопроект, которым предлагается ввести административную ответственность за опасное вождение [76]. Данным законопроектом № 37057-7 предлагается гл. 12 КоАП РФ дополнить ст. 12.38, устанавливающей административную ответственность в виде административного штрафа в размере пяти тысяч рублей за совершение водителем транспортного средства действий, квалифицируемых как «опасное вождение».

Введение данной нормы позволит дисциплинировать водителей и снизить аварийность на дорогах России.

Следует заметить, в уголовном законе законодатель криминализировал ответственность за неоднократное агрессивное вождение и за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортным средством и подвергнутым административному наказанию или судимому, дополнив главу 27 Уголовного кодекса Российской Федерации самостоятельными статьями 264.2 [118] и 264.3 [112].

2 сентября 2015 г. Правительством РФ утвержден План мероприятий («дорожная карта»), направленных на недопущение нарушений при движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования [54]. Анализ положений названной «дорожной карты» показывает, что в ней, кроме прочих, предусмотрены меры, направленные на более активное использование института административной ответственности в реализации намеченных мероприятий. Мероприятия данного Плана реализуются путем внесения изменений и дополнений в соответствующие нормативные правовые акты, а также путем совершения предусмотренных организационных действий. Так, например, были внесены изменения и дополнения в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части его дополнения рядом понятий («элементы обустройства автомобильных дорог», «сохранность автомобильной дороги», «обеспечение сохранности автомобильных дорог» и др.); установлена обязанность владельцев железнодорожных переездов оборудовать их работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения; должностным лицам федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, предоставлено право останавливать транспортное средство в пунктах весового и габаритного контроля; установлен ряд прав владельцев автомобильных дорог в части принятия

решений об установке и использовании на автомобильной дороге работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и кино-съемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения и передачи информации о выявленных с их помощью правонарушениях при осуществлении весового и габаритного контроля транспортного средства в органы государственного (муниципального) контроля.

Значительной редакции подверглась ст. 12.21.1 КоАП РФ, устанавливающая административную ответственность за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с учетом того, что п. 5 названного Плана мероприятий предусматривал внесение соответствующих изменений в КоАП РФ. Анализ изменений законодательства показывает, что требуют реализации предусмотренные Планом мероприятий меры по установлению ответственности в виде лишения права управления транспортными средствами за повторное совершение водителями транспортных средств нарушений правил перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, предусмотренных частью 3 статьи 12.21.1 КоАП (кроме случаев фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи), а также равной административной ответственности физических лиц, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за нарушения правил перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; ответственности за правонарушения, предусмотренные статьей 12.21.1 КоАП, касающейся увеличения срока давности привлечения к административной ответственности по данной статье КоАП; ответственности водителя и владельца транспортного средства за невыполнение законного требования должностного лица органа, осуществляющего государственный надзор (контроль), о предоставлении транспортного средства для прохождения весового и габаритного контроля, а

равно воспрепятствование осуществлению этим должностным лицом служебных обязанностей (ст. 19.4 КоАП). Реализация данных положений позволит усилить роль административно ответственности в недопущении нарушений при движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования.

В целях совершенствования правового регулирования в данной области необходимо конкретизировать основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям и физическим лицам, связанные с эксплуатацией транспортных средств в соответствии со ст. 20 ФЗ «О безопасности дорожного движения»; закрепить обязанности физических лиц, имеющих на праве собственности или ином законном основании автобусы или грузовые автомобили, обеспечить соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и о техническом регулировании; не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения; обеспечить соблюдение правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом; обеспечить исполнение установленной обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Также необходимо скорректировать положения статей КоАП РФ (ст. 11.14.2 «Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу»; 12.31.1 «Нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»), устанавливающих административную ответственность в рассматриваемой области [72].

Все вышеназванное свидетельствует о том, необходимо более четко анализировать все причины ДТП, для того, чтобы предложения по

совершенствования правил в области дорожного движения были научно обоснованными и приемлемыми. Так, вновь озвучена инициатива понизить ограничение скорости в Москве с 60 до 50 км/ч. Однако не совсем понятно, чем вызвано такое желание ограничить скорость. Ведь данные ГИБДД не показывают рост аварийности на дорогах. Наоборот – ДТП в Москве становится все меньше. Анализ причин аварийности, проводимый страховыми компаниями, не подтверждает, что факт превышения скорости не оказывает значимого влияния на частоту ДТП в городе. В системе анализа используются более чем 110 факторов, и превышение скоростного режима не входит в первую пятерку самых существенных. Факт нарушения скорости заметно влияет на частоту аварий на загородных трассах, а в городе – только на размер повреждений машин. На аварийность в городах влияют: езда в утреннее время, езда в пробках, манеры разгона, торможения, резкое перестроение, частота использования автомобиля. В частности, в московских пробках, когда водитель утомляется и отвлекается на мобильный телефон, количество ДТП возрастает.

Весьма спорным является предложение установить запрет начинающим водителям со стажем управления менее трех лет ездить на мощных автомобилях. Это связано с тем, что ПДД распространяются на территорию всей Российской Федерации, и устанавливать определенные правила для отдельного субъекта Российской Федерации вряд ли будет признано оправданным, несмотря на наличие опыта установления повышенных размеров административных штрафов для городов Москвы и Санкт-Петербурга. Так, например, в соответствии с ч. 5 ст. 12.16 КоАП РФ («Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги») несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, запрещающими остановку или стоянку транспортных средств, совершенное в городе федерального значения Москве или Санкт-Петербурге, влечет наложение административного штрафа в размере трех тысяч рублей, а в

остальных субъектах Российской Федерации – в размере одной тысячи пятисот рублей. Этот вопрос, связанный со справедливостью административной ответственности, единством российского правового пространства еще долгое время будет оставаться дискуссионным. Также правомерно возникнет вопрос о мощности автомобиля, которым могут управлять т.н. «начинающие» водители. Дело в том, что серьезную аварию может спровоцировать водитель и на маломощном автомобиле.

Рассматривается вопрос о выдаче водительских удостоверений с 16-летнего возраста. Разработчики законопроекта [75] считают, что предлагаемые меры позволят юным водителям получить опыт вождения транспортного средства в реальных дорожных условиях. По мнению авторов, снижение разрешенного возраста управления транспортными средствами должно сопровождаться введением для данной категории участников дорожного движения соответствующих ограничений, в частности: ограничения скорости для водителей транспортных средств; ограничение наличия пассажиров в транспортном средстве; запрет на управление транспортным в темное время суток. Также необходимо внести изменения организацию экзаменационного процесса, предусмотрев часть испытаний в средних школах под контролем автопедагогов и уполномоченных сотрудников ГИБДД, а в КоАП РФ – норму, устанавливающую административную ответственность для граждан в возрасте от 16 до 18 лет за управление транспортным средством категории «В», если они имеют соответствующее право, но управляют автомобилем без контролирующих их лиц.

Необходимо усиливать правовое воспитание граждан в области дорожного движения.

Как показывают проведенные исследования, основная часть автолюбителей старается строго выполнять лишь ту часть правил, за которые предусмотрены максимальные административные наказания. Об остальных пунктах ПДД водители и иные участники дорожного движения вспоминают, когда совершено правонарушение. Например, водителями зачастую

игнорируется запрет въезжать на перекресток, если за ним образовался затор, что запрещено ст. 12.13 КоАП РФ; запрет пользования во время движения транспортного средства телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, что влечет наложение административного штрафа по ст. 12.36.1 КоАП РФ в размере 1500 рублей. 7% тяжелых аварий случается именно из-за разговоров водителями по сотовому телефону, а штраф в указанном размере никого не волнует. С этой же целью целесообразно усилить ответственность водителей автотранспортных средств за нарушение правил дорожного движения при проезде через железнодорожные переезды (ч. 2 ст. 12.10 КоАП РФ). КоАП РФ содержит ст. 12.36.1, устанавливающую административную ответственность за нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства. Однако во многих случаях пешеходы, находящиеся на пешеходных переходах, пользуются телефонами, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, что приводит к ДТП с их участием. Поэтому, по мнению авторов, целесообразно в ПДД установить для пешеходов запрет на пользование телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, на регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходах, а в КоАП РФ внести соответствующую статью, устанавливающую административную ответственность за его нарушение. А ст. 12.36.1 КоАП РФ целесообразно дополнить ч. 2, в которой предусмотреть более строгий размер административного наказания за пользование водителем во время движения транспортного средства телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, повлекшее ДТП.

Достаточно актуальным является предложение освободить от ответственности водителей, нарушивших ПДД из-за противоречий в требованиях разметки проезжей части дороги, а равно в требованиях,

установленных дорожными знаками [24] Также это касается случаев, если разметка проезжей части дороги и установка дорожных знаков были произведены с нарушением установленных требований. В настоящее время ПДД не устанавливают приоритеты действия разметки, когда значение горизонтальной разметки противоречит другому значению горизонтальной разметки в одном и том же месте. Кроме того, сегодня не определены приоритеты действия постоянных дорожных знаков, в случае если они противоречат друг другу и находятся в одном и том же месте. То же касается и временных знаков. При этом освобождение от ответственности станет возможно, если факты таких противоречий будут установлены в ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении. Нельзя исключать возможности введения уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством лицом, не имеющим водительского удостоверения или лишенным права управления.

На предупреждение совершения правонарушений в области дорожного движения направлены и предложения по совершенствованию обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, регулируемого Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Минфин предлагает проект поправок в данный Федеральный закон, который предусматривает повышающие коэффициенты для нарушителей правил дорожного движения. Размер коэффициента будет зависеть от количества выставленных штрафов, данные о которых страховщики будут получать из информационной системы МВД. На размер коэффициента также будет влиять общее количество административных наказаний, которые были наложены на водителя транспортного средства. В этой связи необходимо разработать четкий список правонарушений, за которые будет применяться коэффициент, а также порядок его уточнения; указать правонарушения, которые не будут учитываться при расчете коэффициента.

Область дорожного движения является той областью государственного управления, где наиболее полно проявляется фискальная функция административной ответственности. В этом направлении Минюст России разрабатывает поправки в Федеральный закон «Об исполнительном производстве» [105], которые позволят повысить собираемость административных штрафов.

В Российской Федерации предлагается ввести институт уполномоченных по защите прав владельцев и водителей транспортных средств. Подготовлен проект соответствующего федерального закона [74]. Однако, введение данного института может усложнить государственное управление в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, привести к параллелизму в деятельности уполномоченного и соответствующих государственных структур при рассмотрении обращений и жалоб владельцев и водителей транспортных средств, дублированию функций, запутыванию административно-процессуального законодательства. Спорным является само название должности – Уполномоченный при Президенте Российской Федерации по защите прав владельцев и водителей транспортных средств. По мнению авторов, решение вопросов защиты прав владельцев и водителей транспортных средств специально создаваемым институтом уполномоченного вернее отнести к уровню Правительства Российской Федерации. Тогда речь должна идти об уполномоченном при Правительстве Российской Федерации по защите прав владельцев и водителей транспортных средств и его подотчетности Правительству Российской Федерации. Анализ ст. 5 законопроекта позволяет судить о том, что уполномоченных предполагается наделить неоправданно широкими полномочиями. Анализ положений законопроекта позволяет сделать вывод, что в случае введения института уполномоченных по защите прав владельцев и водителей транспортных средств станет элементом системы административной юстиции. В целом стоит отметить политику государства по ужесточению наказания за административные правонарушения в области

дорожного движения, что нужно признать обоснованным в связи с тем, что деятельность по использованию транспортных средств является деятельностью с повышенной опасностью.

В Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации внесен Госдуме законопроект о штрафах за нарушения ПДД, зафиксированные другими участниками движения. Планируется внести изменения в ряд статей КоАП, позволяющие выносить постановления о назначении административных наказаний за нарушения ПДД без составления протокола об административном правонарушении на основании видеозаписей и фотографий. Предполагается, что эти материалы будут направлять в Госавтоинспекцию другие участники дорожного движения и пешеходы через специальную государственную информационную систему. Это связано с тем, что граждане активно участвуют в выявлении и фото-видео фиксации нарушений ПДД. В частности, указанная схема уже апробирована в двух регионах – в городе Москве и Республике Татарстан.

Выводы по третьей главе выпускной квалификационной работы:

- не являясь административными наказаниями, меры обеспечения создают условия, обеспечивающие установленный законодательством порядок производства по делам об административных правонарушениях. Их применение в области дорожного движения зачастую предопределяется перспективой наложения определенного административного наказания;
- повышению эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения способствовало бы принятие единого кодифицированного акта, регламентирующего вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в комплексе с иными связанными с дорожным движением общественными отношениями.

Заключение

В заключительной части настоящего исследования необходимо обобщить сделанные выводы и предложения.

Во-первых, появление главы 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» явилось закономерным итогом развития правовой основы административной ответственности за административных правонарушения в области дорожного движения, умело проведенной законодателем кодификации в области административно-юрисдикционной деятельности. И, несмотря на то, что в данной области сохраняется ряд не до конца решенных проблем, дальнейшее развитие данного института осуществляется на более четкой и научно-обеспеченной правовой основе.

При этом также следует подчеркнуть, что область дорожного движения рассматривалась как сфера государственного управления, регламентация которой осуществлялась, прежде всего, нормами публичного права, в том числе уголовной и административной ответственности; объем уголовно-правовых и административно-правовых средств воздействия на правонарушителей напрямую зависел от представлений законодателя, нашедших отражение в соответствующих правовых нормах; с учетом большей развитости норм уголовного права оно может рассматриваться как важнейший фактор, детерминировавший развитие административно-правовых основ юридической ответственности в области безопасности дорожного движения; повышение роли мер административного принуждения как фактора профилактики совершения правонарушений в области безопасности дорожного движения и ликвидации предпосылок к совершению правонарушений; для дорожного движения и обеспечения его безопасности характерны комплексность и динамичность правового регулирования.

Во-вторых, рассмотрев понятие системообразующих категорий понятия «безопасность дорожного движения» под таковым следует понимать состояние защищенности перемещения людей, грузов в пределах полос земли, предназначенной для передвижения, путей сообщения с помощью транспортных средств или без таковых, гарантирующее интересы личности, общества и государства и образующее самостоятельную систему общественных отношений в сфере безопасности движения.

В-третьих, предложено под административным правонарушением в области дорожного движения понимать - противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица предусмотренное главой 12 КоАП РФ и посягающие на состояние защищенности перемещения людей, грузов в пределах полос земли, предназначенной для передвижения, путей сообщения с помощью транспортных средств или без таковых, гарантирующее интересы личности, общества и государства и образующее самостоятельную систему общественных отношений в сфере безопасности движения.

В-четвертых, особую актуальность представляет в последнее время вопрос о признании в качестве предмета рассматриваемых составов административных правонарушений беспилотных транспортных средств. Связано это с рядом принятых документов, направленных на развитие беспилотных транспортных средств и соответственно на безопасность движения с их участием. Кроме того, в период с 1 декабря 2018 г. по 1 июля 2022 г. на территории нескольких субъектов Российской Федерации по решению Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 проводится эксперимент по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, но с обязательным участием водителя, находящегося на водительском сидении.

Беспилотное транспортное средство в отличие от высокоавтоматизированного функционирует полностью без вмешательства человека. Тогда как высокоавтоматизированное транспортное средство

предполагает осуществление некоторых или всех поездок без вмешательства человека.

Исходя из данного положения целесообразно данные виды транспортных средств признать предметом административных правонарушений и в частности, примечание к ст. 12.1 КоАП РФ дополнить после слов «специальное право» словами, «а также беспилотным транспортным средством, высокоавтоматизированным транспортным средством».

В-пятых, не являясь административными наказаниями, меры обеспечения создают условия, обеспечивающие установленный законодательством порядок производства по делам об административных правонарушениях. Их применение в области дорожного движения зачастую предопределяется перспективой наложения определенного административного наказания.

Необходимость усиления борьбы с водителями, управляющими транспортными средствами в нетрезвом состоянии, обуславливает появление предложений, которые могут превратиться в самостоятельные меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и дополнить главу 27 КоАП РФ. Так, например, предложено ввести дополнительный медицинский контроль за водителями, которых неоднократно совершает правонарушения в области дорожного движения в состоянии опьянения. Если водитель неоднократно совершает нарушения в состоянии опьянения, то его нужно контролировать. То есть с ним должен проводить беседы врач-психиатр, врач-нарколог и другие специалисты. Подобная система проверки действует в Германии: когда водитель набирает определенное число баллов за правонарушения, его направляют на тщательное медицинское тестирование, которое граждане Германии называют «Idiotentest» («тест на идиота»). Однако бальная система оценки правонарушений в нашей стране пока не рассматривается.

В-шестых, можно предложить следующие меры, направленные на повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения:

- принятие единого кодифицированного акта, регламентирующего вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в комплексе с иными связанными с дорожным движением общественными отношениями;
- ввести административную ответственность за опасное вождение, что позволило бы дисциплинировать водителей и снизить аварийность на дорогах России;
- освобождать от ответственности водителей, нарушивших ПДД из-за противоречий в требованиях разметки проезжей части дороги, а равно в требованиях, установленных дорожными знаками. Также это касается случаев, если разметка проезжей части дороги и установка дорожных знаков были произведены с нарушением установленных требований. В настоящее время ПДД не устанавливает приоритеты действия разметки, когда значение горизонтальной разметки противоречит другому значению горизонтальной разметки в одном и том же месте. Кроме того, сегодня не определены приоритеты действия постоянных дорожных знаков, в случае если они противоречат друг другу и находятся в одном и том же месте. То же касается и временных знаков. При этом освобождение от ответственности станет возможно, если факты таких противоречий будут установлены в ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении. Нельзя исключать возможности введения уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством лицом, не имеющим водительского удостоверения или лишенным права управления.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Адмиралова И.А., Кареева-Попелковская К.А. Меры административного пресечения и механизм их реализации полицией в целях обеспечения прав и свобод граждан // Административное и муниципальное право. 2014. № 4 (76).
2. Азарова Н.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: моногр. Калуга: Полиграф-Информ, 2012. 210 с.
3. Антонов С.Н., Россинский Б.В. Правонарушения в области дорожного движения: практический комментарий. М.: ЗАО «Библиотечка РГ», 2014. Вып. 17. С. 3-9.
4. Апелляционное определение Свердловского областного суда от 28.08.2019 г. по делу № 33-14222/2019 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
5. Афанасьев М.В. Предмет преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации// Евразийская адвокатура. 2016. № 5 (24). С. 27-30.
6. Бахаев А.А. Безопасность дорожного движения как правовая категория // Вестник Омской юридической академии. 2008. № 9. С. 15–16.
7. Бахрах Д.Н., Ренов Э.Н. Административная ответственность по российскому законодательству. М.: Норма, 2004. 426 с.
8. Бачурин А.Г. Административно-правовое регулирование порядка проведения публичных мероприятий с использованием транспортных средств // Алтайский юридический вестник. 2014. № 5. С. 41–44.
9. Бегишев И.Р. Правовое регулирование беспилотных транспортных средств // Транспортное право. 2021. № 3. С. 7 – 10.
10. Безверхов А.Г. Возвращение «административной преюдиции» в уголовное законодательство России // Рос. юстиция. 2012. № 1. С. 13-16.

11. Безверхов А.Г., Норвартян Ю.С., Юдин А.В. Юридическая категория «безопасность» в публичном и частном праве // Безопасность бизнеса. 2021. № 6. С. 9 - 14.
12. Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность (очерк теории). М.: «Городец-издат», 2001. 208 с.
13. Брунер Р.А. Проблемные вопросы юридической ответственности новых участников дорожного движения // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 34 - 37.
14. Витрук Н.В. Общая теория юридической ответственности: моногр. М.: Норма, 2009. 432 с.
15. Войтенков Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. № 3. С. 17–29.
16. Галич С.В., Стародубец Р.А., Смирнова Е.С. Некоторые тенденции развития законодательства об административной ответственности // Закон и право. 2015. № 11. С. 172–174.
17. Головки В.В. Развитие ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, в отечественном уголовном праве (от Соборного уложения 1649 г. до Уголовного кодекса РСФСР 1960 г.) // Научный вестник Омской академии МВД России. 2009. № 3. С. 11–13.
18. Голубев С.И. Предмет экологического преступления: монография. М.: КОНТРАКТ, 2020. 176 с.
19. Декрет ВЦИК, СНК РСФСР от 23.06.1921 г. «О порядке наложения административных взысканий» [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
20. Демин А.А. Административное право Российской Федерации: Курс лекций. М.: ИКД «Зерцало-М», 2002. 670 с.
21. Дугенец А.С. Административно-юрисдикционный процесс: моногр. М.: ВНИИ МВД России, 2003. 240 с.

22. Елисеев А.В., Овчинникова Н.А. Привлечение к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за правонарушения в области дорожного движения, зафиксированные техническими средствами, работающими в автоматическом режиме (правовые и организационные аспекты) : учеб. пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 2015. С. 60-64.

23. Закон РФ от 05.03.1992 г. № 2446-1 «О безопасности» // Российская газета. 1992. 06 мая. № 103 (утратил силу).

24. Законопроект № 1148761-6 «О внесении изменений в Главу 2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления оснований освобождения от ответственности водителей транспортных средств за нарушение Правил дорожного движения» [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

25. Зеленцов А.Б. Административно-правовой спор: вопросы теории: моногр. М.: Изд-во РУДН, 2005. 240 с.

26. Зеленцов А.Б., Кононов П.И., Стахов А.И. Административный процесс и административно-процессуальное право в России: концептуальные проблемы современного развития // Административное право и процесс. 2013. № 12. С. 3–15.

27. Зиганшин М.М. К вопросу об обеспечении дорожно-транспортной безопасности ДПС ГИБДД // Административное и муниципальное право. 2015. № 7. С. 700–705.

28. Исаев М.А. Лекции по истории московского права и государства. М., 1996. 422 с.

29. Калюжный Ю.Н. Некоторые проблемы практики реализации административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции // Наука и практика. 2014. № 3 (60). С. 53–54.

30. Капинус О.С. Административная преюдиция в уголовном праве: проблемы теории и практики // Журн. рос. права. 2019. № 6. С. 12-14.

31. Квитчук А.С. Государственная политика по созданию правового комплекса обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2005. № 2. С. 97–104.

32. Квитчук А.С. Нормативно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в первые годы Советского государства // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2005. № 1. С. 44–45.

33. Кисин В.Р., Попугаев Ю.И. Поводы и основание возбуждения дела об административном правонарушении: состояние и оптимизация правового регулирования // Научный портал МВД России. 2014. № 3 (27). С. 57-60.

34. Кисин В.Р., Попугаев Ю.И. Содержание административной ответственности, состояние и проблемы ее правового регулирования // Вестник МУ МВД России. 2015. № 6. С. 95-98.

35. Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации от 08.03.2015 г. № 21-ФЗ (ред. от 11.06.2022) // СЗ РФ. 2015. № 10. Ст. 1391.

36. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // СЗ РФ. 2002. № 1 (Ч. 1). Ст. 1.

37. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

38. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: в 2 т. (постатейный) / Под ред. А.В. Бриллиантова. М.: Проспект, 2015. Т. 2. 704 с.

39. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

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

41. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Владивосток, 1992. 244 с.

42. Кочои С.М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. 2021. № 7. С. 125 – 135.

43. Лупарев Е.Б. Теория административно-правового спора в системе теории административной юстиции: размышления о перспективах развития и реального применения // Административное право и процесс. 2013. № 7. С. 42-44.

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

45. Медведев Е.В. Беспилотные (автономные) транспортные средства в уголовно-правовом измерении // Транспортное право. 2021. № 4. С. 11 – 14.

46. Мельников В.И. Региональная безопасность как неотъемлемая составляющая национальной безопасности Российской Федерации // Социология власти. 2010. № 2. С. 172–181.

47. Мильшин Ю.Н., Назаров В.Ю., Здольник А.В. Административная ответственность в сфере безопасности дорожного движения: моногр. / Саратовский юридический ин-т МВД России. Саратов: Саратовский юридический ин-т МВД России, 2010. С. 16–37.

48. Молчанов П.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: вопросы и пути совершенствования // Административное право и процесс. 2014. № 7. С. 61–65.

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

50. Новикова Е.В. Административная преюдиция: дискуссия продолжается // Вестн. Ун-та имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2018. № 12. С. 107-110.

51. Ожегов С.И. Словарь русского языка: Ок. 53 000 слов / Под общ. ред. Л.И. Скворцова. М.: Мир и Образование, 2007. 640 с.

52. Панова И.В. Административно-процессуальное право России. М.: Норма, 2003. 490 с.

53. Пестов Р.А., Смирнова Е.С. К вопросу об усилении юридической ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Права и свободы человека: проблемы реализации, обеспечения и защиты: материалы II Междунар. науч.-практ. конф. 5–6 июня 2012 г. Пенза-Прага: Научно-издательский центр «Социосфера», 2012. № 26. С. 110–113.

54. План мероприятий («дорожная карта»), направленных на недопущение нарушений при движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования (утв. Правительством РФ 02.09.2015) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

55. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий (утв. Правительством РФ 04.08.2015) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

56. Позднышов А.Н., Смирнова Е.С. Анализ основных факторов, влияющих на безоасность дорожного движения // Юрист Правоведь. 2012. № 2. С. 33-36.

57. Показатели состояния безопасности дорожного движения / Официальный сайт Госавтоинспекции [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 02.09.2022).

58. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник / Отв. ред. Л.Л. Попов. М.: РГ-Пресс, 2019. 544 с.

59. Постановление Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 14.01.2020 г. № 16-173/2020 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

60. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 16.06.2022 г. № 16-4150/2022 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

61. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // БВС РФ. 2019. № 9.

62. 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») // Российские вести. 1993. 23 ноября. № 227.

63. Постановление Правительства РФ от 26.11.2018 г. № 1415 (ред. от 07.02.2022) «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» (вместе с «Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств») // Собрание законодательства РФ. 2018. № 49 (Ч. VI). Ст. 7619.

64. Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 г. № 508 (ред. от 19.09.2020) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1997. № 20. Ст. 2279.

65. Постановление Правительства РФ от 30.12.2012 г. № 1496 (ред. от 17.05.2017) «Об утверждении Правил перемещения транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, войск национальной гвардии Российской Федерации, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны, на специализированную стоянку, а также его хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, возврата транспортного средства» // СЗ РФ. 2013. № 2. Ст. 101.

66. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 19.10.2021 г. № 16-5223/2021 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

67. Потапов А.И., Корниенко О.В., Лавринович А.В. Административная ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения: учеб. пособие. Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2014. С. 5–18.

68. Правовая основа обеспечения национальной безопасности Российской Федерации: моногр. / под общ. ред. А.В. Опалева. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. С. 16–19;

69. Працко Г.С., Смирнова Е.С. Государство как основной участник, обеспечивающий безопасность дорожного движения // Философия права. 2012. № 4 (53). С. 68-71.

70. Приказ МВД России от 23.08.2017 г. № 664 (ред. от 21.12.2017) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2017. 13 октября. № 232.

71. Проект «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (подготовлен Минюстом России, ID проекта 02/04/01-20/00099059) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 30.01.2020) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

72. Проект федерального закона № 1078316-6 «О внесении изменений в статью 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления дополнительных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов

автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (вносится Правительством Российской Федерации).

73. Проект Федерального закона № 1093467-6 «О парковании» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 07.06.2016) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

74. Проект Федерального закона № 1139551-6 «Об уполномоченных по защите прав владельцев и водителей транспортных средств в Российской Федерации» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 01.08.2016) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

75. Проект Федерального закона № 1169791-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части предоставления права управления транспортными средствами категории «В» лицам, достигшим возраста 16 лет (о «юношеских правах»)» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 08.09.2016) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

76. Проект Федерального закона № 37057-7 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за опасное вождение» (ред., принятая ГД ФС РФ в I чтении 27.01.2017) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

77. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р // СЗ РФ. 2008. № 47. Ст. 5489.

78. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 5. Ст. 774.

79. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 г. № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 13. Ст. 1995.

80. Редкоус В.М. Административно-правовое обеспечение национальной безопасности в государствах – участниках Содружества Независимых Государств: моногр. Пятигорск: РИА-КМВ, 2010. С. 66–76 .

81. Редкоус В.М. Современные проблемы административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения его безопасности: моногр. / Под общ. ред. В.М. Редкоуса. Рязань: Издательство «Концепция», 2018. 172 с.

82. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 г. № 877 (ред. от 21.06.2022) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

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

84. Россинский Б.В. Размышления об административных наказаниях в сфере дорожного движения // Актуальные вопросы публичного права. 2013. № 12 (24). С. 66–77.

85. Россинский Б.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» с практическим комментарием. М.: Право и Закон, 1997. С. 7.

86. Синельщиков Ю.П. Административная преюдиция в современном уголовном судопроизводстве: теория и практика // Гос-во и право. 2020. № 1. С. 30-32.

87. Сипок Р.П. Государственная безопасность Российской Федерации: проблемы обеспечения (уголовно-правовой аспект): учеб. пособие / Под общ. ред. П.М. Кандалова. М.: ФГОУ ВПО РГАЗУ, 2010. 260 с.

88. Смирнова Е.С. Вопросы совершенствования правового регулирования в области безопасности дорожного движения // Закон и право. 2015. № 1. С. 159-167.

89. Смирнова Е.С., Позднышов А.Н. Административно-правовое принуждение в системе мер обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сб. материалов VI Междунар. науч.-практ конф. 20 апреля 2012 г.: в 3 ч. Ч. 3 / Орловский юридический институт МВД России. Орел: ОрЮИ МВД России, 2012. Орел, 2012. С. 58-64.

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

91. Смирнова Е.С., Щетинин А.А. Правовые основы организации дорожного движения и обеспечения безопасности дорожного движения в России в дореволюционный период // Право. Общество. Государство. Сборник научных трудов ученых юристов. Ростов-на-Дону: Изд-во РЮИ РПА Минюста РФ, 2012. С. 38.

92. Соктоев З.Б. Энциклопедия уголовного права. Т. 24. Преступления против безопасности и эксплуатации транспорта. СПб., 2014. 260 с.

93. Степаненко Ю.В. Административно-правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности // Актуальные вопросы публичного права. 2013. № 6. С. 95–96.

94. Стрельченко В.В. Региональная безопасность в системе национальной безопасности России // Социология власти. 2010. № 1. С. 110–119.

95. Строгович М.С. Сущность юридической ответственности // Советское государство и право. 1979. № 5. С. 72–78.

96. Тедтоев А.С. Актуальные проблемы правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения в свете изменений действующего законодательства // Мировой судья. 2015. № 1. С. 37-40.

97. Тимошенко И.В., Вова К.П. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения: моногр. Ростов н/Д : Изд-во СКАГС, 2011. С. 32–55.

98. Трунов И.Л. Проблемы безопасности дорожного движения // Административное и муниципальное право. 2013. № 8 (68). С. 797–801

99. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 14.07.2022, с изм. от 18.07.2022) // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

100. Указ Президента РФ от 02.07.2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 27 (Ч. II). Ст. 5351.

101. Указ Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 (ред. от 19.02.2021) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // СЗ РФ. 1998. № 25. Ст. 2897.

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

103. Указ Президиума ВС СССР от 15.03.1983 г. № 8918-X «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

104. Федеральный закон от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ (ред. от 30.12.2021) «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2011. № 27. Ст. 3881.

105. Федеральный закон от 02.10.2007 г. № 229-ФЗ (ред. от 14.07.2022) «Об исполнительном производстве» // СЗ РФ. 2007. № 41. Ст. 4849.

106. Федеральный закон от 03.04.1995 г. № 40-ФЗ (ред. от 14.07.2022) «О федеральной службе безопасности» // СЗ РФ. 1995. № 15. Ст. 1269.
107. Федеральный закон от 07.02.2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 21.12.2021) «О полиции» // СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900.
108. Федеральный закон от 08.05.1994 г. № 3-ФЗ (ред. от 14.07.2022) «О статусе сенатора Российской Федерации и статусе депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации» // СЗ РФ. 1994. № 2. Ст. 74.
109. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ (ред. от 15.04.2022) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.
110. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 14.03.2022) «О транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.
111. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
112. Федеральный закон от 14.07.2022 г. № 258-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2022. 19 июля. № 154-155.
113. Федеральный закон от 17.01.1992 г. № 2202-1 (ред. от 11.06.2022) «О прокуратуре Российской Федерации» // СЗ РФ. 1995. № 47. Ст. 4472.
114. Федеральный закон от 19.06.2004 г. № 54-ФЗ (ред. от 30.12.2020) «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях» // СЗ РФ. 2004. № 25. Ст. 2485.
115. Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 28.06.2022) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СЗ РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

116. Федеральный закон от 28.12.2010 г. № 390-ФЗ (ред. от 09.11.2020) «О безопасности» // СЗ РФ. 2011. № 1. Ст. 2.

117. Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ (ред. от 11.06.2021) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2018. № 1 (Ч. 1). Ст. 27.

118. Федеральный закон от 30.12.2021 г. № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // СЗ РФ. 2022. № 1 (Ч. 1). Ст. 27.

119. Фокин Н.И. Региональная безопасность в системе национальной безопасности государства // Образование. Наука. Инновации: Южное измерение. 2013. № 3 (29). С. 88–93.

120. Харыбин А.Ю. Административная ответственность в области дорожного движения: учебное пособие. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2013. 270 с.

121. Хачатуров Р.Л., Липинский Д.А. Общая теория юридической ответственности: моногр. СПб.: Издательство Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2007. 950 с.

122. Чучаев А.И., Маликов С.В. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы // Актуальные проблемы российского права. 2020. № 6. С. 160 - 168.