

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)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Правовое обеспечение государственного управления и местного самоуправления

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на Административная ответственность за правонарушения в области
тему дорожного движения

Обучающийся

А.М. Кенжешова

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

к.ю.н. доцент А.А. Мусаткина

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

Тольятти 2022

Содержание

Введение.....	3
1 Юридическая природа административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	10
1.1 Понятие и структура административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	10
1.2 История становления и развития института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	19
2 Основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	27
2.1 Нормативное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	27
2.2 Фактическое основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	33
2.3 Процессуальное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	40
3 Меры административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	50
3.1 Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	50
3.2 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения.....	66
Заключение	81
Список используемой литературы и используемых источников.....	86

Введение

В настоящее время, когда в нашей стране впервые появились демократические принципы, а современные опасности и угрозы сильно отличаются от рисков прошлого века, роль безопасности в общественном формировании, экономическом развитии и качестве жизни значительно возрастает. Сегодня одним из ключевых направлений деятельности государства является обеспечение социальной, личной и национальной безопасности, что является необходимым условием установления мирового порядка.

Вопрос обеспечения современной безопасности дорожного движения становится комплексной частью социально-экономических и демографических задач страны. Эта задача заключается в основном в снижении числа смертей в дорожно-транспортных происшествиях.

Анализ аварийности за девять месяцев 2022 года показывает, что самые низкие значения тяжести последствий были зафиксированы в феврале, марте и апреле 2022 года, а самые высокие значения были зафиксированы в августе и сентябре.

Масштабный характер нарушений правил дорожного движения свидетельствует о низкой культуре участников дорожного движения.

Как и прежде, система государственного административного воздействия на их сознание недостаточно эффективна. Ситуации различного характера способствовали возникновению дорожно-транспортных происшествий. С одной стороны, это серьезные нарушения правил дорожного движения, которые проявляются в виде: управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения; выезда на полосу встречного движения; превышения скорости; и движения на запрещающий сигнал светофора. Во-вторых, это ситуации форс-мажорного характера (прежде всего, погодные условия). В данном случае условием

ответственности являются признаки нарушения правил дорожного движения (ограничения скорости, правила маневрирования и прочее).

В настоящее время в институте административной ответственности за правонарушение в сфере дорожного движения существуют некоторые проблемы, и без решения этих проблем невозможно повысить его эффективность, тем самым повысив безопасность дорожного движения.

В дополнение к вопросу определения ответственности за нарушения правил дорожного движения также необходимо улучшить надзор за судебными процедурами по делам.

Следует отметить, что безопасность дорожного движения является одной из важных национальных задач, и стратегия безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018-2024 годы еще раз указывает на это. В связи с этим, в целях повышения эффективности административных наказаний, с 2005 года государство осуществляет меры, направленные на ужесточение и корректировку правовых норм, которые предусматривают административную ответственность за административные правонарушения в сфере транспорта.

Поддержка безопасности участников дорожного движения в административно-правовом виде должно представлять собой совокупность действий, ориентированных на реализацию норм, регулирующих формирование, динамику и безопасность создающих её общественных отношений. Важно отметить, что ситуация с применением специальных технических средств меняется в лучшую сторону. Различные средства используются все чаще и внедряются в дорожное хозяйство. Следовательно, необходимо совершенствование законодательства как путём устранения возникающих пробелов и противоречий, так и путем внесения новаций в русле развития правоотношений, исходя из правоприменительной практики и технических средств посредством внедрения новых технологий.

В среднем на каждого жителя страны в 2021 году пришлось по одному (1,25) нарушению в сфере безопасности дорожного движения. Максимальное

количество нарушений в сфере безопасности дорожного движения на душу населения установлено в Московской области (3,9), г. Москве (2,57) и Еврейской автономной области (2,55). Минимальное – в Чукотском автономном округе (0,14), Кировской (0,31) и Смоленской (0,38) областях

Цель исследования заключается в комплексном и всестороннем анализе порядка привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в Российской Федерации.

Указанная цель предопределяет постановку и решение следующих задач:

- проанализировать понятие и структуру административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- рассмотреть историю становления и развития института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- исследовать нормативное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- охарактеризовать фактическое основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- дать общую характеристику процессуальному основанию административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- установить меры административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- выявить пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Объектом исследования выступают общественные отношения, формирующиеся в процессе привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в Российской Федерации.

Предметом исследования послужила совокупность правовых норм общего и специального законодательства, регламентирующих порядок привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в Российской Федерации, а также учебная и специальная литература по теме исследования, статистические данные, материалы судебной практики.

Эмпирическую базу работы составляет анализ специальной литературы, законодательства и судебной практики.

Методологическая основа исследования представлена общенаучными методами, а именно анализа, синтеза, дедукции и частно-научного метода исследования, среди которых системный, логический, сравнительно-правовой методы.

Теоретическую основу исследования составили научные труды ученых таких как: Д.Н. Бахраха, В.А. Селезнева, В.Р. Кисина, С.Ю. Кошёлкина, М.А. Королева, А.Ф. Лесовика, Ю.М. Ляпунова, П.В. Молчанова, В.П. Малков, И.В. Максимова, О.В. Панковой, Б.В. Россинского, А.З. Рыбака, П.П. Серкова, Ю.Н. Старилова.

Научная новизна данного исследования обусловлена определением составных элементов института административной ответственности за нарушения правил дорожного движения и выявлением основных проблем в административной практике. Кроме того, в рамках комплексного подхода, с научным и теоретическим пониманием административных и правовых вопросов, для предотвращения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Практическая значимость этой работы зависит от того, могут ли результаты быть использованы для устранения пробелов, обнаруженных в процессе исследования в надзоре за анализируемыми правовыми институтами и правоохранительной деятельностью соответствующих субъектов административной юрисдикции.

Положения, выносимые на защиту:

1. Понятие административной ответственности в КоАП РФ не определено. Полагаем, что необходимо ввести в КоАП РФ такое понятие как «административная ответственность», закрепив, таким образом, определение соответствующего института: «Административная ответственность – это вид юридической ответственности, который выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным соответствующими полномочиям административного наказания лицу, совершившему правонарушение, предусмотренного настоящим Кодексом».

Очевидно, что подобная статья (ст. 2.1.1) будет более чем уместна в тексте главы 2 КоАП РФ после статьи 2.1. «Административное правонарушение», и перед статьями 2.2 «Формы вины», 2.3. «Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность» и 2.4 «Административная ответственность должностных лиц».

2. Административные правонарушения в сфере дорожного движения можно разделить на виды. Нарушения могут быть классифицированы в соответствии с различными стандартами. Наиболее распространенная классификация административных правонарушений в сфере транспорта по причинно-следственной связи. Рекомендуется классифицировать лиц, совершивших административные правонарушения в сфере транспорта.

Исследование показало, что для усиления административной ответственности необходимо ввести в положения КоАП РФ следующие приемлемые характеристики: дублирование, злонамеренность, систематизация и дублирование. Представляется, что такой способ совершенствования законодательства в области дорожного движения является приемлемым, поскольку каждый случай может быть детально изучен и может быть дана правильная оценка.

В связи с этим целесообразным будет дополнить гл. 4 КоАП РФ ст. 4.3.1 «Обстоятельства, отягчающие административную ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения» следующего содержания:

«1. При назначении административного наказания лицу, признанному виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного положениями статей Главы 12 настоящего Кодекса, в качестве отягчающих обстоятельств суд или должностное лицо, рассматривающее дело об административном правонарушении, учитывает:

1) наличие материального ущерба, причиненного в результате административного правонарушения;

2) применение или попытка применения насилия в отношении иных участников дорожного движения;

3) систематическое (более трех раз в течение года) или злостное (более пяти раз в течение года) нарушение лицом правил дорожного движения».

Выявлено, что административные правонарушения в сфере дорожного движения можно разделить на виды. Нарушения могут быть классифицированы в соответствии с различными стандартами. Наиболее распространенная классификация административных правонарушений в сфере транспорта по причинно-следственной связи. Рекомендуется классифицировать лиц, совершивших административные правонарушения в сфере транспорта.

3. Предполагаем, что при организации профилактики административных правонарушений мы должны учитывать ряд факторов, которые оказывают непосредственное влияние на создание эффективной правовой базы для реализации таких механизмов. На данном этапе для решения проблемы низкой дисциплины среди участников дорожного движения необходимо не ужесточать наказания, а повышать эффективность правового воздействия на нарушителей, добиваясь неотвратимости административной ответственности и справедливости наказаний.

4. Необходимо увеличить перечень лиц, уполномоченных на проведение медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, а также целесообразно было бы законодательно определить

способы взаимодействия Госавтоинспекции и медицинских учреждений Российской Федерации.

5. Необходимо изучить и учесть тенденцию автоматического устранения нарушений специальными техническими средствами и привлечения виновных к ответственности. Необходимо четко определить критерии автоматической фиксации с помощью специальных технических средств: главным критерием должна быть общественная опасность совершаемого поведения. Более того, после определения этих стандартов лучше всего изменить перечень административных нарушений, которые могут быть зафиксированы автоматическими специальными техническими средствами: сегодня оборудование подготовлено только для фиксации административных штрафов как наиболее сурового наказания за административные нарушения.

Проблема большого количества административных преступлений также может быть решена путем установления более строгих санкций за любые повторные преступления, а также рекомендуется конфисковать и продавать транспортные средства, которые приносят пользу стране, в качестве мер наказания.

Структура магистерской диссертации: обусловлена последовательностью поставленных задач. Диссертация состоит из введения, трех разделов, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

1 Юридическая природа административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

1.1 Понятие и структура административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Одной из наиболее актуальных проблем в настоящее время является безопасность дорожного движения. Важность этой ситуации можно объяснить постоянным увеличением количества транспортных средств. В то же время дорожная инфраструктура не имеет надлежащего уровня развития, что представляет прямую угрозу жизни и здоровью наших граждан. Поэтому этот вопрос является ключевым направлением национальной политики.

В контексте развития современного общества вопрос обеспечения прав, свобод и законных интересов людей и сограждан, а также поддержания правопорядка требует постоянного внимания. Это делается различными правовыми средствами, одно из важных мест занимает административная ответственность.

Поддержка безопасности участников дорожного движения в административно-правовом виде должно представлять собой совокупность действий, ориентированных на реализацию норм, регулирующих формирование, динамику и безопасность создающих её общественных отношений. Важно отметить, что ситуация с применением специальных технических средств меняется в лучшую сторону. Различные средства используются все чаще и внедряются в дорожное хозяйство. Следовательно, необходимо совершенствование законодательства как путём устранения возникающих пробелов и противоречий, так и путем внесения новаций в русле развития правоотношений, исходя из правоприменительной практики и технических средств посредством внедрения новых технологий.

«Развитие правового надзора за дорожным движением и обеспечение его безопасности формируются под влиянием следующих факторов:

появление и стремительное развитие автомобильных перевозок, разделенных на пассажирские, грузовые и другие виды транспортных средств, а также развитие автомобильной промышленности; возрастающее значение автомобильных перевозок в общественной жизни для замены других видов транспорта, особенно необходимость формулирования общих правил для общего транспорта и автомобильных перевозок; возникновение других отношений, связанных с автомобильным транспортом и его обслуживанием; развитие дорог и транспортной инфраструктуры; улучшение правового статуса участников дорожного движения» [6, с. 14].

«Важность административной ответственности в современных реалиях значительно возросла, поскольку она обеспечивает правопорядок во многих сферах жизни, особенно в сфере транспорта. В связи с этим лучше всего начать изучение такого многогранного вопроса с определения его терминов и характеристик» [15, с. 231].

Административная ответственность – это сложная и многогранная категория административного права, которая охватывает широкий спектр правоотношений.

Однако, хотя законодатели, по-видимому, обладают обычной восприимчивостью и активно используют термины, изучаемые в нормативном поведении, это понятие до сих пор юридически не закреплено в законодательстве, а его определение в юридической литературе противоречиво. По этой причине этот вид ответственности был предметом исследования в работах многих авторов.

К примеру, в своей работе И.А. Галаган указывал, что «административная ответственность – это есть не что иное, как совокупность административно-материальных и административно-процессуальных норм, регулирующих общественные отношения, связанные с осуществлением компетентными органами и должностными лицами своих полномочий по непосредственному установлению факта и состава административного проступка, личности виновного и применению к нему конкретного

взыскания (или освобождению невинного от него), а также отношения, связанные с процедурой возбуждения и рассмотрения дел, вынесением, обжалованием, пересмотром и исполнением решений о взыскании» [14, с. 25].

Если обратиться к работе такого ученого, как Б.В. Россинский, то он предлагает следующее определение: «Административная ответственность – это вид юридической ответственности, которая выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным соответствующими полномочиями, административного наказания лицу, совершившему административное правонарушение» [54, с. 115].

А.Б. Агапов, говоря об административной ответственности в своей работе, определяют ее, как «меру принудительного воздействия, применяемую к лицу, виновному в совершении административного правонарушения, ограничивающие имущественные (неимущественные) права нарушителя либо устанавливающие его дополнительные обязанности» [1, с. 13].

Внимания заслуживает также позиция П.П. Серкова, который приходит к выводу, что «данный вид ответственности представляет собой комплексную правовую реакцию государства на проявление административной противоправности, содержащую материально-правовые основания и процессуальный порядок возбуждения, рассмотрения дел об административных правонарушениях, назначения и исполнения наказаний в целях возложения на правонарушителя обязанности претерпевания неблагоприятных последствий, установленных законодателем, или прекращения производства по делу в определенных законом случаях» [56, с. 7].

Анализируя приведенное выше содержание, можно видеть, что не существует единого способа понять рассматриваемые термины.

Следовательно, исходя из всего вышесказанного, можно отметить, что административная ответственность за правонарушения в анализируемой сфере является одной из важных категорий административного права,

которая позволяет наказывать за совершенные правонарушения и предотвращать совершение новых правонарушений.

Институт административной ответственности в сфере транспорта чрезвычайно важен, и его роль трудно переоценить. Одной из важнейших задач Российской Федерации является обеспечение безопасности дорожного движения транспортных средств и пешеходов. Это в основном задача Министерства внутренних дел, прокуратуры и суда. Это касается дел, которые выполняют функции предотвращения, раскрытия и вынесения приговоров в процессе рассмотрения дорожно-транспортных происшествий.

В настоящее время степень безопасности дорожного движения определяется эффективностью законов в области дорожного движения и ходом их реализации. Постепенно возрастают обязанности по обеспечению безопасности, что отражается в увеличении масштаба административных штрафов и расширении перечня правонарушений, предусматривающих лишение права управления транспортным средством. Также вводятся новые виды административных правонарушений [15, с. 232].

При описании административных правонарушений законодатели в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) не называют их общественно опасными деяниями, подобными правонарушениям.

Перечень нарушений в области дорожного движения предусмотрен 12 главой КоАП РФ, и данная глава содержит порядка 20 статей. Особенностью такого рода незаконного поведения является то, что при нормальных обстоятельствах все случаи носят личный характер. Незаконное поведение обнаруживается сотрудником Национальной администрации транспортной инспекции в том месте, где произошло незаконное поведение. Это также вопрос привлечения лица к административной ответственности, даже если его решение о нести ответственность производится на месте, где произошло противоправное поведение. Если я не согласен с причиненным ему противоправным поведением, то сотрудник составит протокол, который

является дополнительным документом, но не обходит постановление. Однако такие случаи влекут за собой административные наказания в виде предупреждений или штрафов за незаконные действия.

Если санкции данной статьи подразумевают другие виды наказания, такие как лишение права управления транспортным средством или административный арест, составляется протокол и материалы дела передаются в суд для рассмотрения. Кроме того, стоит отметить, что существует класс дел, которые предусматривают наказания в виде штрафов или предупреждений, но разрешение полностью рассматривается руководителем территориального отдела Национальной администрации транспортной инспекции – главным государственным инспектором города или области.

Основные признаки (характерные признаки) административной ответственности могут быть упрощены до следующих:

- «основанием привлечение к административной ответственности является совершенное административное правонарушение;
- к ней привлекаются не только физические лица (граждане, должностные лица, индивидуальные предприниматели и другое), а также юридические лица (предприятия, учреждения, организации);
- она состоит в официальном осуждении и применении к виновным административных наказаний;
- она применяется должностными лицами исполнительных органов государственной власти, коллективными органами (комиссиями по делам несовершеннолетних, административными комиссиями и другое), а также судьями (судами);
- порядок привлечения к административной ответственности урегулирован административно-процессуальными нормами» [29, с. 106].

Н.В. Витрук приходит к выводу, что «административная ответственность по социальной природе и назначению есть государственно-

правовое осуждение (порицание) и справедливое наказание за особого рода общественно опасное противоправное поведение (действие или бездействие), квалифицируемое законом (федеральным или региональным) как административное правонарушение, назначенное судом, компетентными органами и лицами в специальной административно-юрисдикционной процедуре и выражающееся в реальном претерпевании правонарушителем ограничений (лишений) его личных, имущественных и иных прав и свобод» [12, с. 134].

Понятие «дорожное движение» является нормативно определенным и содержится в п. 1.2 Постановления Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения».

Согласно положениям которого «дорожное движение» – это «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог». При этом термин «дорога» определяется в ПДД как «обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения» и включает в себя «одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии» [41].

«Объективная сторона состава проступка – это внешнее проявление социально опасного агрессора, защищаемого административно-правовыми санкциями. В соответствии с этим объективный аспект состава административных правонарушений формируется признаками, характеризующими внешние проявления совершенного поведения (бездействия). Другими словами, это система маркировки, предусмотренная нормами административного права, и внешний признак противоправных действий» [12, с. 134].

Более того, особого внимания заслуживает позиция И.В. Тимошенко, о том, что, «несмотря на огромную роль научных определений в правоведении

и в практической жизни, только законодательно закрепленное определение того или иного понятия (емкое, краткое и в то же время всеобъемлющее) может придать ему высшую качественную ценность в аспекте его эффективного восприятия людьми и отражения в их правосознании. В этой связи в качестве одного из терминологических недостатков понятийного аппарата российского законодательства об административной ответственности, требующим своего устранения, отсутствие в КоАП РФ нормативно закрепленного определения термина «административная ответственность», что не только обедняет само его содержание, но и лишает стержневой направленности многие содержащиеся в нем нормы» [59, с. 96].

Стоит заметить, что понятие административной ответственности в КоАП РФ не определено. Полагаем, что необходимо ввести в КоАП РФ такое понятие как «административная ответственность», закрепив, таким образом, определение соответствующего института: «Административная ответственность – это вид юридической ответственности, который выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным соответствующими полномочиям административного наказания лицу, совершившему правонарушение, предусмотренного настоящим Кодексом». Очевидно, что подобная статья (ст. 2.1.1) будет более чем уместна в тексте главы 2 КоАП РФ после статьи 2.1. «Административное правонарушение», и перед статьями 2.2 «Формы вины», 2.3. «Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность» и 2.4 «Административная ответственность должностных лиц».

Выявлено, что административные правонарушения в сфере дорожного движения можно разделить на виды. Нарушения могут быть классифицированы в соответствии с различными стандартами. Наиболее распространенная классификация административных правонарушений в сфере транспорта по причинно-следственной связи. Рекомендуется классифицировать лиц, совершивших административные правонарушения в сфере транспорта.

Исследование показало, что для усиления административной ответственности необходимо ввести в положения КоАП РФ следующие приемлемые характеристики: дублирование, злонамеренность, систематизация и дублирование. Представляется, что такой способ совершенствования законодательства в области дорожного движения является приемлемым, поскольку каждый случай может быть детально изучен и может быть дана правильная оценка.

В связи с этим целесообразным будет дополнить гл. 4 КоАП РФ ст. 4.3.1 «Обстоятельства, отягчающие административную ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения» следующего содержания:

«1. При назначении административного наказания лицу, признанному виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного положениями статей Главы 12 настоящего Кодекса, в качестве отягчающих обстоятельств суд или должностное лицо, рассматривающее дело об административном правонарушении, учитывает:

1) наличие материального ущерба, причиненного в результате административного правонарушения;

2) применение или попытка применения насилия в отношении иных участников дорожного движения;

3) систематическое (более трех раз в течение года) или злостное (более пяти раз в течение года) нарушение лицом правил дорожного движения» [26].

Выявлено, что административные правонарушения в сфере дорожного движения можно разделить на виды. Нарушения могут быть классифицированы в соответствии с различными стандартами. Наиболее распространенная классификация административных правонарушений в сфере транспорта по причинно-следственной связи. Рекомендуется классифицировать лиц, совершивших административные правонарушения в сфере транспорта.

Отметим также, что в 2021 году возбуждено 192,2 млн (+9,4%) дел об административных правонарушениях, находящихся в компетенции органов внутренних дел. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения³ составило 182,9 млн (+9,4%).

В среднем на каждого жителя страны в 2021 году пришлось по одному (1,25) нарушению в сфере БДД. Максимальное количество нарушений в сфере БДД на душу населения установлено в Московской области (3,9), г. Москве (2,57) и Еврейской автономной области (2,55). Минимальное – в Чукотском автономном округе (0,14), Кировской (0,31) и Смоленской (0,38) областях.

Абсолютное большинство (160,8 млн, или 88%) дел об административных правонарушениях в сфере БДД возбуждено в отношении собственников транспортных средств. Такие нарушения установлены посредством специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. В результате непосредственного выполнения служебных обязанностей сотрудниками полиции возбуждено 22,19 млн дел об административных правонарушениях в сфере БДД (12%).

В общей структуре нарушений в сфере БДД, пресеченных сотрудниками полиции, на протяжении 5 лет снизился удельный вес следующих нарушений:

- нарушение ПДД пешеходами (с 10,7 до 7,8%);
- несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (с 5,9 до 5,2%);
- непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения (с 5,9 до 4,2%);

- управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков (с 4,5 до 1,4%);
- управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов (с 4 до 3,3%);
- нарушение правил остановки или стоянки ТС (с 3,7 до 3,4%);
- нарушение правил перевозки людей (с 4,1 до 3,3%);
- проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика (с 2,7 до 2,1%);
- нарушение правил маневрирования (с 2,7 до 2,1%);
- превышение установленной скорости движения (с 1,9 до 1,7 %).

Одновременно с этим увеличился удельный вес следующих нарушений:

- управление ТС с неисправностями (с 11,5 до 12,8%);
- нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов (с 9,9 до 12,3%),
- неуплата административного штрафа в срок (с 3,2 до 5,5%);
- нарушение правил расположения ТС на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона (с 3,9 до 4,1%);
- управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления ТС (с 1,3 до 2,3%).

Удельный вес пресеченных фактов управления ТС водителями в состоянии опьянения не изменился (1,3%). Незначительно увеличилась доля отказов от медицинского освидетельствования на состояние опьянения (с 0,7 до 0,8%)

1.2 История становления и развития института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

В настоящее время, когда в нашей стране впервые появились демократические принципы, а современные опасности и угрозы сильно отличаются от рисков прошлого века, роль безопасности в общественном формировании, экономическом развитии и качестве жизни значительно возрастает. Сегодня одним из ключевых направлений деятельности государства является обеспечение социальной, личной и национальной безопасности, что является необходимым условием установления мирового порядка.

Вопрос обеспечения современной безопасности дорожного движения становится комплексной частью социально-экономических и демографических задач страны. Эта задача заключается в основном в снижении числа смертей в дорожно-транспортных происшествиях/

«Задолго до появления автомобилей несмотря на то, что конные экипажи и верховая езда были единственным средством передвижения, появились первые нормативные акты, регулирующие движение таких транспортных средств. Появление автомобилей и быстрый рост автомобилизации способствовали появлению новых правил, ограничений и обязанностей в дорожном движении, что помогло улучшить нормативную и законодательную базу дорожного движения» [18, с. 62].

Советский ученый Павел Ощепков в 1932 году изобрел первые радары, способные обнаружить движущий объект. В СССР они появились в 1972 г. До 80-х годов прошлого века в ГАИ использовали радары со световым индикатором скорости «Фара». Лишь с появлением радара «Барьер» стало возможным измерение скорости автомобиля [22, с. 8].

В советский период отечественной истории, «23 июля 1935 года СНК СССР принимает Постановление о правовом статусе Государственной автомобильной инспекции (ГАИ), в котором обозначены ее основные задачи: предотвращение дорожно-транспортных происшествий; разработка технических норм эксплуатации автомобильного транспорта; отслеживание

подготовки водителей автомобильного транспорта; учет транспортных средств. Первые отделы ГАИ (1938 г.) внесли большой вклад в усиление безопасности дорожного движения, снизилось количество дорожно-транспортных происшествий, а соответственно и пострадавших в них» [5, с. 112].

Следует отметить, что 1 сентября 1944 года Мосгорисполком утвердил новые правила дорожного движения. Они обращают внимание не только на водителей, но и на пешеходов, и все они требуют строгого соблюдения правил. С окончанием десятилетнего восстановления после Великой Отечественной войны направление научных разработок и международного сотрудничества, включая безопасность дорожного движения.

«В 1960-е МВД СССР утвердило Положение о Государственной автомобильной инспекции Министерства охраны общественного порядка РСФСР. В это же время были разработаны Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорог СССР, в новых правилах разработчики впервые полностью учли международные правовые акты по поддержанию безопасности дорожного движения. Наставление по службе Государственной автомобильной инспекции Министерства охраны общественного порядка РСФСР охватывало деятельность всех отделов ГАИ по различным позициям» [5, с. 113].

«В 1960-х годах по всей стране начали действовать общие правила регистрации и регистрации автотранспортных средств, правила технического осмотра автомобилей, а также процедуры выдачи водительских удостоверений и присвоения квалификации водителя. В этот же период был введен в действие единый образец всех водительских документов: бланк свидетельства, технический паспорт, номерной знак. С 1 июля 1963 года в стране начал действовать ГОСТ 10807-64 «Знаки и указатели дорожные», данный ГОСТ, включал стандарты участников международного движения, осуществляющих перевозки по средствам автотранспорта. В это же время в отделах оперативной техники и связи Научно-исследовательского института

милиции и Научно-исследовательского института милиции при МООП РСФСР впервые были созданы отделы проблем безопасности дорожного движения. Основной задачей созданных отделов была реализация Постановления Совета Министров РСФСР № 213 «О мерах по усилению борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте» [49, с. 40].

В свою очередь, «10 августа 1978 года принимается единое для всех регионов Постановление Совета Министров СССР № 685 «Положение о Государственной автомобильной инспекции». В 1988 году принимается Постановление № 336 «О мерах по обеспечению безопасности движения на автомобильном и железнодорожном транспорте». В Постановлении прописан комплекс мер по разработке, производству и внедрению современных систем средств регулирования, аппаратуры и приборов по контролю за движение, а также средства для экзаменационной работы» [49, с. 41].

В 90-х гг. XX века начались активные преобразования, в результате которых действие КоАП РСФСР было приостановлено. Широко распространены отдельные инструкции, положения и подзаконные акты, на основании которых обеспечивается порядок в сфере перевозок, а участники, нарушающие эти правила, привлекаются к административной ответственности. Вышеуказанный результат является провалом всей системы безопасности дорожного движения, поскольку разрушены эффективные правовые механизмы и проблемы растут с каждым днем. Ни один нормативный акт не может собрать и консолидировать все механизмы и методы регулирования для обеспечения порядка. Таким образом, все это способствовало формированию нового единого нормативного документа, который объединит все нормы его административных обязанностей, оснований и процедур для участия в транспортной сфере.

10 апреля 1990 года был издан ряд инструкций. Эти инструкции серьезно повлияли на фактическую деятельность Государственной транспортной инспекции. Эти инструкции содержатся в приказе № 49

Министерства внутренних дел России «О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения».

«23 октября 1993 года были приняты правила дорожного движения Российской Федерации. «Правила дорожного движения» и пятнадцать других правительственных постановлений предусматривают безопасность дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Кроме того, были приняты нормативные правовые акты Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации, что повлияло на правовой надзор в сфере транспорта» [49, с. 41].

Так, 10 декабря 1995 г. был принят Федеральный Закон №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», которые привел в порядок все законодательные акты в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения [36]. Этот закон устанавливает правила, обязательства и ответственность всех участников дорожного движения, а также органов власти и организаций, непосредственно связанных с ним.

Был принят КоАП РФ, сыгравший особую роль в формировании института административной ответственности за нарушения правил дорожного движения. На этой основе были установлены строгие процедуры привлечения к административной ответственности и организации судебного разбирательства по делам об административных правонарушениях. Система административного права была дополнена нормативно-правовыми материалами и устанавливает причины и процедуры определения общих административных правонарушений и административных правонарушений в сфере транспорта.

«1 июля 2008 года принято положение, которое позволило привлекать к ответственности водителей транспортных средств на основании применения средств фото и видеofиксации, которые в автоматическом режиме позволяют фиксировать нарушения ПДД. Это стало важным шагом в отечественном законодательстве. Централизованная обработка данных проводится центрами фото и видеofиксации нарушений ПДД» [28, с. 27].

Как отмечает профессор В.И. Майоров: «В действующем, на данный момент, КоАП нашла свое место и задача охраны общественной безопасности и, следовательно, безопасности дорожного движения, то есть борьба с общественно опасными правонарушениями, к числу которых относятся и нарушения правил дорожного движения» [33, с. 45].

Таким образом, анализ истории формирования института административной ответственности за нарушения правил дорожного движения позволяет сделать общий вывод о том, что в дореволюционный период нарушения правил дорожного движения были напрямую связаны с безопасностью дорожного движения.

Подводя итог к данной главе, отметим, что административные правонарушения в сфере дорожного движения можно разделить на виды. Нарушения могут быть классифицированы в соответствии с различными стандартами. Наиболее распространенная классификация административных правонарушений в сфере транспорта по причинно-следственной связи. Рекомендуется классифицировать лиц, совершивших административные правонарушения в сфере транспорта.

Наиболее распространенными местами, где происходят дорожно-транспортные происшествия, являются полосы движения дорог (улицы, скоростные автомагистрали), где в условиях быстро меняющихся условий трудно сохранить первоначальную ситуацию неизменной. В правоохранительной деятельности в области дорожного движения возникают проблемы с реализацией этих полномочий сотрудниками дорожной полиции, поскольку не существует юридического кодекса поведения для использования процедур технологии видеозаписи. В большинстве случаев водители уверены в неэффективной работе сотрудников правоохранительных органов и в надзоре за изменениями в правовом поведении. Практика показала, что за достаточно короткий промежуток времени наложение санкций за административные нарушения не способствует.

Перечень нарушений в области дорожного движения предусмотрен 12 главой КоАП РФ, и данная глава содержит порядка 20 статей. Особенностью такого рода незаконного поведения является то, что при нормальных обстоятельствах все случаи носят личный характер. Незаконное поведение обнаруживается сотрудником Национальной администрации транспортной инспекции в том месте, где произошло незаконное поведение. Это также вопрос привлечения лица к административной ответственности, даже если его решение о нести ответственность производится на месте, где произошло противоправное поведение. Если я не согласен с причиненным ему противоправным поведением, то сотрудник составит протокол, который является дополнительным документом, но не обходит постановление. Однако такие случаи влекут за собой административные наказания в виде предупреждений или штрафов за незаконные действия.

В случае, когда санкции данной статьи подразумевают другие виды наказания, такие как лишение права управления транспортным средством или административный арест, составляется протокол и материалы дела передаются в суд для рассмотрения. Кроме того, стоит отметить, что существует класс дел, которые предусматривают наказания в виде штрафов или предупреждений, но разрешение полностью рассматривается руководителем территориального отдела Национальной администрации транспортной инспекции – главным государственным инспектором города или области.

Для усиления административной ответственности необходимо ввести в положения КоАП РФ следующие приемлемые характеристики: дублирование, злонамеренность, систематизация и дублирование. Представляется, что такой способ совершенствования законодательства в области дорожного движения является приемлемым, поскольку каждый случай может быть детально изучен и может быть дана правильная оценка.

Несмотря на очевидную целесообразность положений административной ответственности, в правоприменительной деятельности

они содержат различные проблемы и отличаются спорным характером и недоработанностью.

2 Основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

2.1 Нормативное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Государством постоянно предпринимается ряд мер в направлении по созданию условий для безопасности дорожного движения. Одним из приоритетных направлений данной государственной деятельности является выстраивание правовых норм в единую систему, качество правовой основы непосредственно влияет на состояние безопасности на дорогах нашей страны.

Под основанием ответственности, в том числе административной, следует «понимать электрику материальных (нормативных), фактических и процессуальных аспектов, которые в совокупности составляют и реализуют процессуальный аспект, для наступления мер административного принуждения (наказания)» [47, с. 110].

«В научной литературе выделяются два основания наступления административной ответственности – закон и правонарушение. Первое подразумевает сугубо юридическое основание административной ответственности, второе – фактическое, при этом выступает юридический факт, как юридическая категория.

В то же время в юридической литературе существует и другая позиция. Согласно этой позиции, фактическая основа подразумевает поведение юридического лица, его поведение противоречит правовым нормам, а состав юридических (нормативных или материальных) – административных правонарушений» [13, с. 111].

Представляется, что именно позиция профессора Д.Н. Бахраха «дает возможность более полно рассмотреть основания административной ответственности, тем более что такую позицию относительно структуры

оснований административной ответственности разделяет большинство современных авторов, в том числе и один из авторов настоящей публикации» [13, с. 111].

Среди множества факторов, влияющих на эффективность и безопасность участников дорожного движения, одним из них в первую очередь является надзор и правовой надзор в области дорожного движения.

Стоит отметить, что законодательство об административных правонарушениях состоит из кодифицированного акта (КоАП РФ) и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях. В соответствии с конституционной нормой Российской Федерации административное, административно-процессуальное законодательство находится в совместном ведении Российской Федерации и субъектов Российской Федерации (п. «к» ст. 72).

Анализ статьи 72 Конституции Российской Федерации показывает, что административная ответственность, как институт административного права, находится в совместном управлении, то есть федеральными законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

«Постановлением Правительства Российской Федерации предусмотрена административная ответственность за нарушения правил дорожного движения, что означает, что на всей территории Российской Федерации действует единый порядок дорожного движения. Другие нормативные правовые акты, связанные с правилами дорожного движения, должны основываться на требованиях правил и соответствовать им.

Важно заметить, что нормативное основание наступления административной ответственности за нарушения ПДД регламентировано в главе 12 КоАП РФ, включающей 42 статьи» [37].

При этом детальный анализ нормативных оснований административной ответственности за нарушения в сфере Правил дорожного

движения позволяет выделить ряд недостатков и пробелов. В целом анализ норм главы 12 КоАП РФ позволяет констатировать факт того, что некоторые составы административных правонарушений не соответствуют концепции административных правонарушений в области дорожного движения.

Федеральный закон от 07.02.2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» – «устанавливает основные права и обязанности сотрудников МВД. Речь идет о должностных лицах, уполномоченных от имени государства или с его санкции совершать односторонние юридически властные действия по привлечению к административной ответственности» [38].

ФЗ «О безопасности дорожного движения» – определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и определяет вопросы, связанные с защитой жизни, здоровья и имущества граждан, защитой их прав и законных интересов, а также защитой социальных и национальных интересов путем предотвращения дорожно-транспортных происшествий с целью снижения тяжести их последствий. С этого момента каждый водитель обязан застраховать свою гражданскую ответственность перед началом управления автомобилем. Это во многом решает проблему компенсации пострадавшим от негативных последствий аварии [36].

Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» – «закрепляет положения о создании дополнительных мер безопасности в области дорожного движения. Постановление Правительства РФ о ПДД – устанавливает единый порядок дорожного движения, за нарушение правил которого, наступает административная ответственность» [37].

Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 г. № 475 «Об утверждении Правил 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 и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством – утверждает основания и правила для проведения освидетельствования на состояние опьянения» [43].

Приказ МВД РФ от 05.05.2012 г. № 403 «О полномочиях должностных лиц системы МВД России по составлению протоколов об административных правонарушениях и административному задержанию» – список должностных лиц и их полномочия по составлению административных актов [39].

Любое действие сотрудников МВД регулируется законодателем, это нужно для того, чтобы, каждый орган власти действовал в рамках своей компетенции, и четко разграничивал права и обязанности как граждан, так и самих сотрудников. Полномочия сотрудников ГИБДД прописаны в приказе МВД России от 02.03.2009 № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» [42].

Выделим основные полномочия касающиеся темы исследования:

- «основанием для выезда на место ДТП, сотрудника, осуществляющего контроль за дорожным движением, служит указание дежурного. Но в случаях если сотруднику ГИБДД стало известно о дорожно-транспортном происшествии, без указания дежурного, он обязан сообщить о случившемся в дежурную часть, и действовать согласно полученным указаниям» [32, с. 273];
- после непосредственного получения информации об аварии сотрудники должны выслушать мнения заявителя и, по возможности, записать: информацию заявителя, время и место, информацию о жертве, местоположение и транспортное средство, на которое была

направлена жертва, водителя, участвовавшего в аварии, и информацию свидетеля аварии;

– после прибытия на место аварии сотрудник обеспечил ограждение в этом месте, чтобы идентифицировать водителя и свидетеля аварии.

Если один из участников дорожно-транспортного происшествия исчез, установите специальный пункт с указанием марки, типа, национального регистрационного номера и транспортного средства.

При необходимости обеспечьте объезд для других транспортных средств;

– до прибытия следственной группы на место дорожно-транспортного происшествия, в котором пострадал человек, сотрудники: определяют количество пострадавших, оказывают первую помощь, вызывают скорую помощь, организуют отправку пострадавшего в медицинское учреждение и уведомляют дежурный персонал и специалистов, прибывших на место происшествия;

– после принятия предварительных мер составьте соглашение об осмотре места происшествия, соглашение об административном правонарушении и соглашение об административном правонарушении за нарушение правил дорожного движения или административные правонарушения. Также была составлена карта места дорожно-транспортного происшествия, на которой показаны все объекты и транспортные средства, непосредственно участвовавшие в аварии.

Наиболее распространенным местом, где происходят дорожно-транспортные происшествия, являются полосы движения (улицы, скоростные автомагистрали), и в быстро меняющихся условиях трудно сохранить первоначальную ситуацию неизменной.

Таким образом, безопасность ситуации на месте аварии является относительной.

1 апреля 2017 года вступили в силу новые административные регламенты, но они были отправлены на ремонт. В изучаемых темах не

произошло никаких серьезных изменений, в основном инновации и изменения, связанные только с определенными терминами.

«Федеральным законом от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» были внесены дополнения, регламентирующие порядок применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Ст. 25.7 КоАП РФ дополнена частью 6, закрепляющей возможность применения видеозаписи для фиксации проводимых процессуальных действий, за исключением личного досмотра. Материалы, полученные с применением видеозаписи, прилагаются к соответствующему протокол, либо акту освидетельствования на состояние алкогольного опьянения» [47, с. 111].

Поэтому при принятии мер по обеспечению судебных процедур по делам об административных правонарушениях видеозапись может использоваться в качестве альтернативы участию свидетеля. Обязательное участие свидетелей предусмотрено только в одной административной процедуре – личном досмотре.

Правоохранительная деятельность полиции может осуществляться в ситуациях, когда объективно невозможно обеспечить присутствие свидетелей, поскольку необходимо принимать административные правоохранительные меры в сфере транспорта. Эти условия включают время суток, дорожные условия, протяженность дороги, удаленность от густонаселенных районов и ситуацию, когда нет необходимости откладывать осуществление мер по обеспечению судебных процедур по административным правонарушениям [61, с. 180].

В правоохранительных органах в области дорожного движения существуют проблемы с исполнением этих полномочий сотрудниками дорожной полиции, поскольку не существует юридического кодекса поведения для использования процедур технологии видеозаписи.

Чтобы преодолеть препятствия на пути использования видеотехнологий для замены участия свидетелей, лучше всего сформулировать ведомственные инструкции по мониторингу процедур использования видеозаписи [4, с. 35].

Дорожно-патрульные службы играют важную роль в предотвращении несчастных случаев.

2.2 Фактическое основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

В административном праве фактическое основание административной ответственности понимается как нарушение правовых норм, охраняемых административными санкциями.

Следует отметить, что ученые выделили по меньшей мере три причины административной ответственности, в том числе следующие:

- «нормативное основание как систему норм, регламентирующих административную ответственность;
- фактическое основание, выделяя в качестве такового противоправное деяние конкретного субъекта, нарушающее правовые предписания, охраняемые административными санкциями (административное противоправное деяние, как в форме действия, так и бездействия);
- процессуальное основание, каковым является акт компетентного субъекта о наложении конкретного взыскания (наказания) за конкретное административное нарушение» [2, с. 108].

В свою очередь, «основой системы правового надзора за безопасностью дорожного движения является институт административной ответственности, который анализирует виды юридической ответственности, которые реализуются посредством применения административных санкций в сфере дорожного движения. Этот элемент имеет большое значение в практике предупреждения административных правонарушений в сфере дорожного движения, что непосредственно реализуется правоохранительной деятельностью сотрудников ГИБДД» [11, с. 181].

Следует отметить, «что до сих пор административные и юридические науки не сформулировали единой и обоснованной (конкретной) схемы классификации юридических фактов.

Поэтому по первому критерию различают юридические факты, совершенные без воли человека. Напротив, при участии воли человека эти юридические факты называются юридическими событиями и юридическими действиями (бездействием). Следовательно, второй классификационный критерий приводит к разделению всех юридических фактов на законные и незаконные» [11, с. 182].

Следует также сказать, что «юридические факты, порождающие правоотношения в рамках административной ответственности, представляют собой сложное и многогранное образование, включающее в себя не только совершение противоправных действий (как противоправных деяний), но и конкретные жизненные обстоятельства» (ч. 1 ст. 2.1) [26].

«Интересно, что ученые в своих работах обращают внимание на признаки административных правонарушений в сфере транспорта, определяя их как нарушение общественного порядка, и любые административные нарушения, которые мы видим, являются общественно опасным поведением, но в научной и практической юридической литературе они четко не рассматривали признаки общественной опасности противоправных действий.

Так, например, некоторые ученые считают, что значимым признаком, присущим только административному правонарушению, является его

общественная опасность, и с мнением ученых, на наш взгляд следует согласиться, в силу того, что все противоправные деяния (бездействия) правонарушения обладают общественной опасностью, а если деяние не представляет опасности для общества, то есть не причиняет вред общественным отношениям, соответственно не ставит их под угрозу причинения вреда, его нельзя признать правонарушением» [11, с. 182].

Мы считаем, что только преступление имеет общественную опасность, что не совсем правильно, поскольку преступление отличается от других преступлений характером и степенью общественной опасности.

Необходимо подчеркнуть, что состав административных правонарушений в сфере дорожного движения и состав любых других нарушений включают совокупность субъективных и объективных признаков (элементов), характеризующих конкретные общественно опасные формы поведения, а именно административные правонарушения, в том числе следующие: объект, субъект, объективные и субъективные аспекты правонарушения.

Что касается объектов, как элемента, представляющего собой незаконное деяние, в случае административных нарушений в области транспорта, то, следовательно, они являются объектами (будь то в форме действий или бездействия), объектом незаконных действий.

Для анализа объективных аспектов административных правонарушений в сфере транспорта необходимо обратить внимание на предусмотренную законом систему маркировки, которая характеризует внешние проявления конкретных нарушений в сфере транспорта, включая сами нарушения, и анализирует нормы, которые лицо, ответственное за российское административное законодательство считает необходимым устранить нарушения в сфере транспорта для того, чтобы сделать вывод о том, что в большинстве случаев такое поведение осуществляется в положительной форме, то есть через нарушения соответствующих субъектов.

«Кроме противоправного деяния и наступивших вредных последствий, в состав объективной стороны административных правонарушений в области дорожного движения, как и какого-либо другого правонарушения, входит наличие причинно-следственной связи между деянием и наступившими в его результате последствиями негативного характера, а установив причинно-следственную связь, прежде всего, означает, выявить обстоятельства появления вредных последствий (опасных) от противоправного деяния (действия (бездействия)), и безусловно определить, действительно ли они наступили в результате конкретного противоправного деяния или нет, а равно уяснить, как данное конкретное деяние повлияло на величину (объем) данных последствий» [10, с. 65].

«Наличие объективных аспектов определенных видов административных преступлений, совершенных законодателями в сфере транспорта, зависит от способа осуществления и характера прошлых противоправных деяний, особенно их повторения и других условий.

Субъект административной ответственности в области дорожного движения понимается как лицо, которое обвиняется в том, что оно обязано соблюдать правила, охватываемые сферой правового надзора за дорожным движением, часто потому, что этими субъектами являются водители транспортных средств, конечно, в некоторых случаях они могут быть пешеходами, пассажиры транспортных средств или другие участники дорожного движения» [10, с. 65].

А отдельных видах административных правонарушений субъектами в области дорожного движения могут быть и юридические лица, при этом согласно положениям ч. 3 ст. 2.1 административного законодательства России «назначение административного наказания юридическому лицу не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение виновное физическое лицо, а равно, как и привлечение к административной или уголовной ответственности физического лица не освобождает от рассматриваемого вида юридической ответственности

(административной) за анализируемое правонарушение юридическое лицо и данный принцип называется в научно-практической юридической литературе как принцип двусубъектности административной ответственности, который характерен для административного права и административной ответственности как одному из важнейших институтов этой отрасли» [26].

Одним из важных элементов построения административных правонарушений является субъективный аспект. Субъективный аспект административных правонарушений – это внутренний аспект незаконного посягательства. Его основными характеристиками являются: цели, мотивы и правонарушения. Субъективные элементы могут быть факультативными (цели, мотивы) и обязательными (вина).

В сфере транспорта субъективный аспект состава административных преступлений в значительной степени зависит от того, кто является субъектом преступления: физическое или юридическое лицо. Следовательно, если субъектом административного преступления является физическое лицо, то субъективный аспект состава административного преступления в значительной степени зависит от того, кто является субъектом преступления: физическое или юридическое лицо.

Акцентируем внимание на том, что «вина юридического лица в совершении административного правонарушения определяется согласно ч. 2 ст. 2.1 административного законодательства, где определено, что для того, чтобы признать юридическое лицо виновным в совершении данного правонарушения в области дорожного движения, необходимо установить, что юридическое лицо могло, но не приняло всех мер, необходимых для соблюдения норм и правил в области дорожного движения, за нарушение которых установлена административная ответственность» [34, с. 124].

Кроме того, объективные критерии преступных действий юридических лиц включают нарушение юридическим лицом определенных общественных норм и правил, в том числе защищенных главой 12 КоАП РФ. Однако субъективные критерии административных нарушений, совершенных

юридическими лицами в сфере дорожного движения, сложнее, поскольку в ходе судебного процесса необходимо подтвердить, существует ли ситуация, которая не соответствует квалификации определенного противоправного деяния в сфере дорожного движения. Стоит отметить, что в соответствии с этой нормой, если юридическое лицо приняло все меры для соблюдения этих мер, и поэтому организация не может повлиять на возникновение ситуаций, которые оказывают негативное влияние на ее деятельность, и, следовательно, нарушает обязательные общественные нормы и правила в области транспорта, то юридическое лицо не может быть осуждено за незаконные действия. Здесь интересной представляется позиция А.Б. Агапова, который отмечает, что «наличие или отсутствие таких предпосылок необходимо учитывать при квалификации административного правонарушения, совершенного юридическим лицом» [1, с. 158].

Следует обратить внимание на то, ст. 2.6.1 КоАП РФ, «которая регламентирует некоторую особенность административной ответственности собственников транспортных средств. К ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами привлекаются собственники ТС либо лица, владеющие ТС на ином законном вещном праве» [26].

Отметим, что для того, чтобы владелец транспортного средства мог нести административную ответственность, нет необходимости определять факт управления указанным транспортным средством при совершении административного правонарушения. Единственное исключение из этого правила предусмотрено вышеупомянутыми нормами: например, при расследовании дела, владельцу транспортного средства разрешается владеть или использовать информацию или данные, содержащиеся в заявлении других лиц, когда установлено административное нарушение, транспортному средству разрешается владеть или использовать других лиц.

Следовательно, мы можем сказать, что объективное вменение – это субъективизм сотрудников правоохранительных органов в оценке психологического содержания людей, совершивших социально значимые поступки. Поэтому, в частности, действующее законодательство предусматривает юридическую возможность государственной регистрации транспортных средств юридических лиц. Этот правовой механизм отражен в правилах регистрации автотранспортных средств и прицепов Дорожной полиции Министерства внутренних дел Российской Федерации, которые утверждены приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации.

«При этом санкция ряда норм административного законодательства РФ, привлечение к административной по которым возможно посредством использования работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, так например ч. 4 ст. 12.15 анализируемого законодательства, предусматривает административное наказание в виде лишения специального права на управления ТС без какой-либо альтернативы, а в частности, альтернативы назначения административного штрафа» [26].

Объединяя все вышеперечисленные обстоятельства, следует сделать вывод, что безопасность дорожного движения и профилактика административных правонарушений в сфере дорожного движения в современных реалиях являются приоритетными задачами Правительства Российской Федерации и поэтому имеют общегосударственное значение.

Кроме того, по некоторым данным, задержка по административным правонарушениям в этой сфере достигла 30%, что, по нашему мнению, является довольно высоким показателем. Причина в том, что некоторые водители уверены в безнаказанности при совершении административных правонарушений в сфере дорожного движения. Поэтому они игнорируют правила дорожного движения.

Отметим, что в большинстве случаев водители уверены в неэффективной работе сотрудников правоохранительных органов и в надзоре

за изменениями в правовом поведении. Практика показала, что за достаточно короткий промежуток времени наложение санкций за административные нарушения не способствует.

Также необходимо согласиться с мнением ученых, которые очень правильно указали, что главный принцип юрисдикции – неотвратимость наказания за административные нарушения, совершенные в сфере транспорта, – поставлен под сомнение и не применяется на практике.

2.3 Процессуальное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

«Под процессуальным основанием административной ответственности следует понимать акт компетентного субъекта о назначении конкретного административного наказания конкретного лица за конкретное административное правонарушение. Это неотъемлемое условие (неотъемлемая часть) для реализации административных обязанностей, поскольку любые правовые нормы, устанавливающие юридические (в том числе административные) обязанности, реализуются на практике исключительно через уполномоченные органы или должностных лиц посредством (обнародования) отдельных правовых актов в соответствии с требованиями соответствующих материальных и процессуальных норм. Такого рода поведение, связанное с общей административной ответственностью, особенно с административной ответственностью за нарушения правил дорожного движения, называется указом об исполнении административных наказаний» [25, с. 81].

Постановление о назначении административного наказания выносится в случае, если в результате рассмотрения дела будет установлено:

- «событие административного правонарушения;
- лицо, совершившее административное правонарушение, обладающее всеми признаками общего или специального субъекта, то

есть лица, которое характеризуются рядом специфических признаков, прямо указанных в правовой норме и обязательных для того или иного конкретного состава административного правонарушения;

- виновность лица в совершении административного правонарушения, а при необходимости и иные признаки субъективной стороны правонарушения;
- отсутствие обстоятельств, исключающих административную ответственность.

В противном случае, а именно – если:

- имеется хотя бы одно из обстоятельств, исключающих производство по делу (ст. 24.5 КоАП РФ);
- административное правонарушение признано малозначительным (ст. 2.9 КоАП РФ); принято решение о передаче материалов дела прокурору, в орган предварительного следствия или в орган дознания по причине наличия в противоправном деянии признаков правонарушения, выносится постановление о прекращении производства по делу и такое постановление основанием административной ответственности не является» [59, с. 96].

«Структура постановления по делу об административном правонарушении как процессуального документа в КоАП РФ четко не определена, однако, как и любой другой акт правоприменения, издаваемый в рамках юрисдикционной деятельности, он должен содержать четыре части: вводную, описательную, мотивировочную и резолютивную. И это (хотя и не четко), но просматривается в содержании положения ст. 29.10 КоАП РФ» [46, с. 84].

Вводная часть решения по делу отражает информацию о субъекте административной юрисдикции, принявшем решение (особенно имя и состав судьи, должностного лица или суда полного состава, принявшего решение, и адрес), дату и место рассмотрения дела об административном

правонарушении, а также информацию о лице, которое рассматривалось по делу.

В описательной части постановления указываются данные, содержащиеся в Протоколе об административных правонарушениях, в том числе время, место, способ и средства совершения нарушений, обстоятельства, при которых были обнаружены нарушения, положения законодательства, предусматривающие административную ответственность за нарушения, толкование лиц, привлеченных к административной ответственности, и других участников разбирательства (если таковые имеются).

«В мотивировочной части постановления по делу об административном правонарушении, являющейся наиболее значимой и, пожалуй, сложной его составной частью, должны быть отражены «обстоятельства, установленные при рассмотрении дела» и «мотивированное решение по делу», как это сухо сказано в пунктах 4 и 6 части 1 ст. 29.10 КоАП РФ, а по сути – там должны быть отражены доказательства виновности либо невиновности лица в совершении инкриминируемого ему административного правонарушения, отношение этого лица к содеянному, обоснование правоприменителя об избрании вида и размера административного наказания (в особенной степени когда это касается так называемых альтернативных санкций). Кроме того, для обоснования принятия обоснованного решения по делу следует ссылаться на показания (если таковые имеются) свидетелей и потерпевших, заключения экспертов, инструкции по техническим средствам, образцы и результаты анализа образцов, а также другие материалы, личные, вещественные и другие доказательства, подтверждающие (доказывающие), существует ли заключение сотрудников правоохранительных органов относительно действий или бездействия лиц, которые составили предполагаемое административное правонарушение (в случае прекращения судебного разбирательства) (в случае прекращения судебного разбирательства)» [26].

«Мотивировочная часть постановления о назначении административного наказания согласно п. 5 ч. 1 ст. 29.10 КоАП РФ должна содержать статью КоАП РФ или закона субъекта Российской Федерации, предусматривающую административную ответственность за совершенное административное правонарушение. Иными словами, в мотивировочной части постановления должна быть отражена правильная квалификация правонарушения применительно к конкретной статье (статьям) Особенной части КоАП РФ или соответствующего закона субъекта Российской Федерации. При этом согласно п. 20 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 право окончательной юридической квалификации действий (бездействия) лица КоАП РФ относит к полномочиям судьи. И если при рассмотрении дела будет установлено, что протокол об административном правонарушении содержит неправильную квалификацию совершенного правонарушения, судья может переквалифицировать действия (бездействие) лица на другую статью, предусматривающую состав правонарушения, имеющий единый родовый объект посягательства, при условии, что это не ухудшает положения лица, в отношении которого возбуждено дело, и не изменяет подведомственности его рассмотрения» [60, с. 64].

Последним (кульминационным) структурным элементом постановления о назначении административного наказания является его резолютивная часть. Именно в ней должен отражаться окончательный вывод правоприменителя о совершенном административном правонарушении.

«В резолютивной части постановления о назначении административного наказания констатируется признание лица виновным в совершении административного правонарушения, указывается вид и размер назначенного административного наказания, решается вопрос об изъятых в ходе производства по делу вещах и документах, а также о вещах, на которые наложен арест, если же, конечно, применялась какая-либо их этих мер обеспечения производства по делу» (ч. 3 ст. 29.10 КоАП РФ) [26].

В постановлении, выносимом судебным органом, может быть также решен вопрос о возмещении имущественного ущерба, причиненного административным правонарушением (например, вследствие ДТП). В этом случае в нем указывается размер ущерба, подлежащего возмещению, а также срок и порядок его возмещения (ст. 4.7 КоАП РФ). Содержание резолютивной части постановления о назначении административного наказания во многом зависит от вида административного правонарушения и меры административной ответственности, применяемой к лицу, его совершившему. Применительно к административным правонарушениям в области дорожного движения такими мерами преимущественно являются либо административный штраф, либо лишение прав управления транспортными средствами на определенный санкцией соответствующей статьи главы 12 КоАП РФ срок.

«В постановлении о назначении административного штрафа должна быть указана информация о получателе штрафа, необходимая для перечисления (уплаты) соответствующей суммы, а именно: ГРКЦ Банка России в соответствующем субъекте Российской Федерации, БИК банка получателя платежа, наименование получателя платежа, расчетный счет получателя платежа, наименование органа, возбудившего дело об административном правонарушении, его ИНН, КПП, КБК, определяемый на основании норм главы 4 Бюджетного кодекса РФ, а также код ОКАТО.

В постановлении о назначении административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами должна быть указана информация о том, где (в каком органе ГИБДД МВД России) должно храниться изъятое в качестве меры административного наказания удостоверение на право управления транспортными средствами (водительское удостоверение)» [58, с. 72].

Кроме перечисленных выше сведений, в резолютивной части постановления о назначении административного наказания должен быть отражен и вопрос об издержках по делу об административном

правонарушении, если таковые имелись и исчерпывающий перечень которых определен в ч. 1 ст. 24.7 КоАП РФ. Причем размер издержек должен определяться в соответствии с нормами Постановления Правительства РФ от 4 марта 2003 г. № 140 «О порядке и размерах возмещения расходов некоторых участников производства по делам об административных правонарушениях и оплате их труда» на основании приобщенных к делу документов, подтверждающих наличие и размеры отнесенных к издержкам затрат. Еще один обязательный момент, который в рамках п. 7 ч. 1 ст. 29.10 КоАП РФ в обязательном порядке должен быть отражен в резолютивной части постановления о назначении административного наказания (равно как и в постановлении о прекращении производства по делу), – это срок и порядок обжалования вынесенного по делу постановления [31, с. 50].

Важным процессуальным моментом является также и то, что согласно положениям ч. 1 ст. 29.11 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении объявляется немедленно по окончании рассмотрения дела. КоАП РФ (в отличие, например, от ГПК РФ и АПК РФ) «не предусматривает изложения и оглашения только резолютивной части постановления по делу и отложения составления его мотивировочной части на определенный срок. Поэтому во всех случаях постановление по делу должно быть изготовлено в полном объеме и подписано в день принятия решения. И в этом вопросе, как показывает проведенный нами анализ правоприменительной практики в нескольких регионах Южного федерального округа, имеются существенные «перекосы» (нарушения процессуальных прав участников административно-юрисдикционного процесса), суть которых сводится к следующему» [26].

«Если органом административной юрисдикции является орган ГИБДД, то существует негативная практика того, что назначается время и место рассмотрения дела об административном правонарушении, а когда привлекаемое к ответственности лицо приходит в назначенное время, то ему попросту говорят о том, что дело уже рассмотрено и тут же вручают копию

уже отпечатанного постановления о привлечении его к административной ответственности, лишая тем самым его целого ряда предусмотренных ст. 25.1 КоАП РФ процессуальных прав и грубо нарушая таким образом практически все нормы главы 29 КоАП РФ «Рассмотрение дела об административном правонарушении».

Если же органом административной юрисдикции является суд (мировой судья), то зачастую (как это принято в гражданском процессе), оглашается лишь резолютивная часть судебного постановления о назначении административного наказания либо в рассмотрении дела делается перерыв с формулировкой «суд удаляется в совещательную комнату для постановки решения по делу, которое будет оглашено ...» и делается соответствующий перерыв. И касается это, увы, далеко не только производства в области дорожного движения» [16, с. 151].

Правоохранительная деятельность полиции может осуществляться в ситуациях, когда объективно невозможно обеспечить присутствие свидетелей, поскольку необходимо принимать административные правоохранительные меры в сфере транспорта. Эти условия включают время суток, дорожные условия, протяженность дороги, удаленность от густонаселенных районов и ситуацию, когда нет необходимости откладывать осуществление мер по обеспечению судебных процедур по административным правонарушениям.

Анализ правоприменительной практики свидетельствует и о целом ряде иных «типизированных» нарушениях, касающихся процессуального оформления постановления по делу об административном правонарушении как одного из оснований административной ответственности. Так, в частности, дело может рассматриваться около часа с опросом целого ряда свидетелей, анализом иных обстоятельств, имеющих в материалах дела, а итоговое постановление выглядит чрезмерно кратко (всего в одну страницу) и не отражает даже маленькой толики выясненных в ходе производства и рассмотрения дела обстоятельств. При этом закон (ст. 29.8 КоАП РФ)

предусматривает «обязательное ведение протокола о рассмотрении дела об административном правонарушении только в случае его рассмотрения коллегиальным органом. И в итоге получается, что на стадии пересмотра вынесенного по делу постановления анализировать-то зачастую и нечего: многие выясненные при непосредственном рассмотрении дела обстоятельства не находят в нем своего процессуального отражения» [26].

«Иногда бывает и обратное: чрезмерная информационная избыточность вынесенного по делу постановления и отражение в нем сведений, наличие в нем которых является явно излишним (например, сведений и отметок о разъяснении участникам процесса их процессуальных прав и обязанностей и прочее). И это также, как представляется, является следствием того, что обязательного ведения протокола о рассмотрении дела об административном правонарушении закон не предусматривает. На наш взгляд, совершенно напрасно, в силу чего законодателю следовало бы подумать над этим вопросом и по аналогии с другими видами юрисдикционных процессов сделать обязательной процедуру ведения протокола о рассмотрении дела об административном правонарушении вне зависимости от органа административной юрисдикции, в котором это дело рассматривается» [23, с. 82].

В соответствии с положениями ч. 2 ст. 29.11 КоАП РФ «копия постановления по делу об административном правонарушении вручается под расписку физическому лицу, или законному представителю физического лица, или законному представителю юридического лица, в отношении которых оно вынесено, а также потерпевшему по его просьбе либо высылается указанным лицам в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления. Кроме того, копия вынесенного судьей постановления по делу об административном правонарушении направляется должностному лицу, составившему протокол об административном правонарушении, в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления» [26].

«А вот согласно ч. 3 ст. 31.3 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении направляется органу, должностному лицу, уполномоченным обращать его к исполнению, в течение трех суток со дня его вступления в законную силу, а в случае рассмотрения жалобы, протеста – со дня поступления решения по жалобе, протесту из суда или от должностного лица, вынесших решение. В этой связи правоприменительной практикой по борьбе с административными правонарушениями в области дорожного движения выработан логичный вопрос: требуется ли повторно направлять вступившее в законную силу постановление о назначении административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами в органы ГИБДД, если ранее в соответствии с ч. 2 ст. 29.11 КоАП РФ его копия уже направлялась в эти органы после вынесения постановления?» [26].

«КоАП РФ на данный вопрос однозначного ответа не дает, поэтому судебная практика в этом вопросе согласно разделу 10 Инструкции по судебному делопроизводству в районном суде, утвержденной Приказом Судебного департамента при Верховном Суде РФ от 29 апреля 2003 г. № 36, предусматривает, что обращение к исполнению вынесенных постановлений по делам об административных правонарушениях производится по общим правилам раздела 9 данного нормативного правового акта, регламентирующего обращение к исполнению приговора, решения, определения и постановления суда» [20, с. 54].

Таким образом, наиболее распространенными местами, где происходят дорожно-транспортные происшествия, являются полосы движения дорог (улицы, скоростные автомагистрали), где в условиях быстро меняющихся условий трудно сохранить первоначальную ситуацию неизменной.

В правоохранительной деятельности в области дорожного движения возникают проблемы с реализацией этих полномочий сотрудниками дорожной полиции, поскольку не существует юридического кодекса поведения для использования процедур технологии видеозаписи. Чтобы

преодолеть препятствия на пути использования видеотехнологий для замены участия свидетелей, лучше всего сформулировать ведомственные инструкции по мониторингу процедур использования видеозаписи.

В большинстве случаев водители уверены в неэффективной работе сотрудников правоохранительных органов и в надзоре за изменениями в правовом поведении. Практика показала, что за достаточно короткий промежуток времени наложение санкций за административные нарушения не способствует.

Также необходимо согласиться с мнением ученых, которые очень правильно указали, что главный принцип юрисдикции – неотвратимость наказания за административные нарушения, совершенные в сфере транспорта, – поставлен под сомнение и не применяется на практике.

Правоохранительная деятельность полиции может осуществляться в ситуациях, когда объективно невозможно обеспечить присутствие свидетелей, поскольку необходимо принимать административные правоохранительные меры в сфере транспорта. Эти условия включают время суток, дорожные условия, протяженность дороги, удаленность от густонаселенных районов и ситуацию, когда нет необходимости откладывать осуществление мер по обеспечению судебных процедур по административным правонарушениям.

В правоохранительных органах в области дорожного движения существуют проблемы с исполнением этих полномочий сотрудниками дорожной полиции, поскольку не существует юридического кодекса поведения для использования процедур технологии видеозаписи.

Чтобы преодолеть препятствия на пути использования видеотехнологий для замены участия свидетелей, лучше всего сформулировать ведомственные инструкции по мониторингу процедур использования видеозаписи.

3 Меры административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

3.1 Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Существующая система административных наказаний действует в целях обеспечения предупреждения совершения новых правонарушений, в том числе в области дорожного движения, как самим правонарушителем, так и другими лицами (ст. 3.1 КоАП РФ). В научной литературе отмечается, что эффективность достижения установленных целей наказания связана не только с социальными условиями применения норм административного права, механизмом исполнения определенных видов наказаний и применением наиболее разумных правовых средств, но и с ценностью взаимосвязи между фактическими результатами применения норм административного права и социальными целями установления этих норм.

Государством постоянно предпринимается ряд мер в направлении по созданию условий для безопасности дорожного движения. Одним из приоритетных направлений данной государственной деятельности является выстраивание правовых норм в единую систему, качество правовой основы непосредственно влияет на состояние безопасности на дорогах нашей страны. Согласно последнему аналитическому обзору научного центра безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ, наибольшее количество ДТП совершается из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. Так, основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС за 9 месяцев 2022 года, являлись несоблюдение очередности проезда перекрестков (17 028 ДТП), несоответствие скорости конкретным условиям движения (14 755 ДТП), выезд на полосу встречного движения (8 221 ДТП), нарушение правил проезда пешеходных переходов (7 531 ДТП).

Наличие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, накладываемой на участников дорожного движения, служит своеобразной превенцией дорожно-транспортных происшествий путем выработки надлежащего поведения на дорогах в соответствии с правовыми нормами. Несмотря на очевидную целесообразность положений административной ответственности, в правоприменительной деятельности они содержат различные проблемы и отличаются спорным характером и недоработанностью.

Поскольку на всех уровнях страны, включая федеральный, региональный, муниципальный и межведомственный, уделяется особое внимание повышению безопасности дорожного движения, этот вопрос часто проявляется в криминализации новых административных правонарушений и наказании за существующие нарушения, а также в реализации федеральных целевых программ и стратегий, которые предусматривают различные направления борьбы с административными нарушениями в изучаемых областях; вопрос повышения эффективности административных наказаний за административные правонарушения в сфере транспорта насчитывает более 40 статей в действующем административном законодательстве главы 12 КоАП РФ, что представляет научный и практический интерес [26]. В отличие от многих других видов административных правонарушений, санкции за нарушения правил дорожного движения постоянно ужесточались, пересматривались и корректировались с 2005 года, что вызвало негативную реакцию общественности.

Административный штраф по-прежнему стал основным видом административных наказаний, назначенных по итогам рассмотрения дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения. В 2021 году за нарушения в сфере безопасности дорожного движения назначено 180,5 млн административных штрафов, что составило 99% от общего количества назначенных наказаний [48, с. 18].

В среднем 9 из 10 административных штрафов наложены за совершение нарушений в сфере БДД, выявленных в автоматическом режиме комплексами ФВФ. Непосредственно должностными лицами (в т.ч. судьями) в 2021 году назначено 19,8 млн административных штрафов за совершение нарушений в сфере БДД. На фоне сохраняющейся на протяжении нескольких лет тенденции к снижению количества таких штрафов в 2021 году произошёл рост (+3,7%).

На рисунке 1 отражены результаты рассмотрения дел об административных правонарушениях, пресеченных сотрудниками полиции. В 15% случаев административный штраф назначался за нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов, за несоблюдение требований об ОСАГО – в 11% случаев. На другие административные правонарушения в области дорожного движения приходится менее десятой части. В отношении пешеходов, пассажиров и других участников дорожного движения (кроме водителей) назначено 7% административных штрафов (рисунок 1).



Рисунок 1 – Виды нарушений в сфере БДД, за совершение которых назначен административный штраф (кроме ФВФ)

На иные виды административных наказаний, назначенных должностными лицами (судьями) за совершение административных правонарушений в сфере БДД, приходится менее 6% от всех наказаний (за исключением ФВФ) (рисунок 2).



Рисунок 2 – Другие виды наказаний, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД в 2021 году

Предупреждение является вторым по количеству принятых решений видом административного наказания, назначенного за совершение административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. В 2021 году оно назначено 588839 (-36,8%) раз.

Более половины предупреждений (56,39%, или 332039) вынесено в отношении пешеходов, более третьей части (35,86%, или 211143) – водителей (рисунок 3). На предупреждения, назначенные в качестве административного наказания пассажирам, пришлось менее десятой части от общего количества предупреждений (7,6%, или 44776). Доля назначенных

предупреждений в отношении других субъектов административных правонарушений составила 0,15% (881).

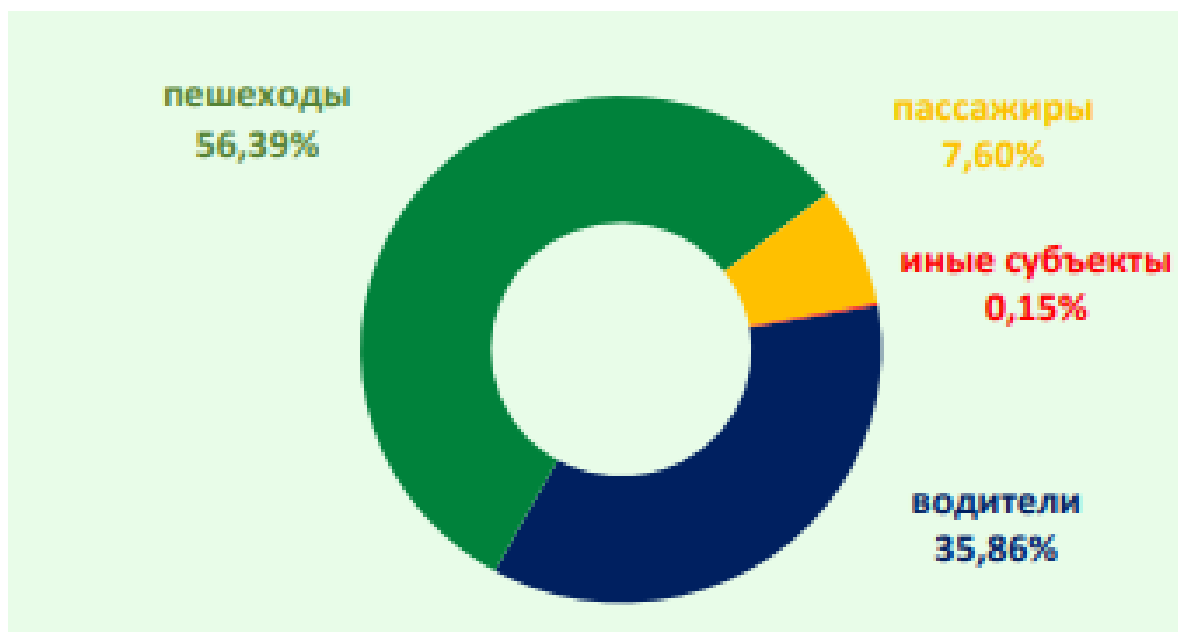


Рисунок 3 – Распределение по субъектам административной ответственности предупреждений, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД

В отношении водителей предупреждение назначалось, как правило, за: управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация запрещена (ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ), нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковым сигналом, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки (ст. 12.20 КоАП РФ), управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления, страхового полиса ОСАГО (ч. 2 ст. 12.3 КоАП РФ), управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственными регистрационными знаками (ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ), а также за несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части (ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ). На

перечисленные правонарушения пришлось в среднем от 2 до 11% от общего количества назначенных в отношении водителей предупреждений.

В качестве административного наказания, альтернативного административному штрафу, предупреждение назначалось в среднем в 1 из 10 случаев принятия решений о привлечении к административной ответственности за совершение административных правонарушений в области дорожного движения. Наиболее часто решение о назначении предупреждения, как альтернативы штрафа, принималось по результатам рассмотрения дел о нарушении ПДД пешеходом или пассажиром ТС (ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ), когда 1 предупреждение пришлось на 3 назначенных штрафа.

Лишение права управления транспортным средством составило 1,7% от всех административных наказаний, назначенных за совершение административных правонарушений в области дорожного движения. В 2021 году решение о назначении данного вида наказания принималось 359436 (+3,4%) раз.

Увеличилось количество лишений права управления транспортными средствами за: невыполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ), повторный выезд в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления (ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ), повторное управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке (ч. 1.1 ст. 12.1 КоАП РФ), управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками (ч. 4 ст. 12.2 КоАП РФ), повторное превышение установленной скорости движения на величину 60-80 км/ч и более 80 км/ч (ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ).

В 86% случаев наказание в виде лишения права управления транспортным средством применялось за совершение административных правонарушений, связанных с управлением транспортным средством

водителем с признаками опьянения. В 4% случаев лишение права управления транспортным средством назначалось за выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения, трамвайные пути встречного направления, в том числе совершенный повторно (части 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ).

Отдельные виды правонарушений выявлялись также в автоматическом режиме комплексами ФВФ, когда возможно назначение наказания исключительно в виде административного штрафа.

Наиболее часто относительно штрафа, как альтернативного вида наказания, лишение права управления ТС применялось за нарушение ПДД, повлекшее причинение средней (ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ) и легкой тяжести вреда здоровью (ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ), т.е. в случаях, когда уже наступили негативные последствия другого нарушения, ставшего причиной ДТП. Для перечисленных нарушений одно лишение приходилось на 3 и 4 назначенных административных штрафа соответственно.

За выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения (ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ) одно лишение права управления ТС приходилось в среднем на 44 административных штрафа. Еще реже данный вид административного наказания применялся за движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением – одно лишение права управления ТС пришлось на 53 назначенных административных штрафа.

Административный арест в 2021 году назначался в качестве административного наказания за совершение административных правонарушений в области дорожного движения 158499 (+1,7%) раз.

Более чем треть (35%) от всех административных арестов, назначенных в качестве административного наказания за совершение нарушений в области дорожного движения, приходится на управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, не имеющим либо лишенным права управления (ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ).

Около четвертой части (26%) – на управление транспортным средством водителем, лишенным права управления (ч. 2 ст. 12.7 КоАП), пятая часть

(20%) – на невыполнение водителем транспортного средства, не имеющим либо лишенным права управления, законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ), чуть менее пятой части (19%) – оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ).

В 2021 году по делам об административных правонарушениях в сфере БДД исполнено 168 млн постановлений о назначении административных наказаний в виде административного штрафа за совершение нарушений в сфере БДД (рисунок 4).

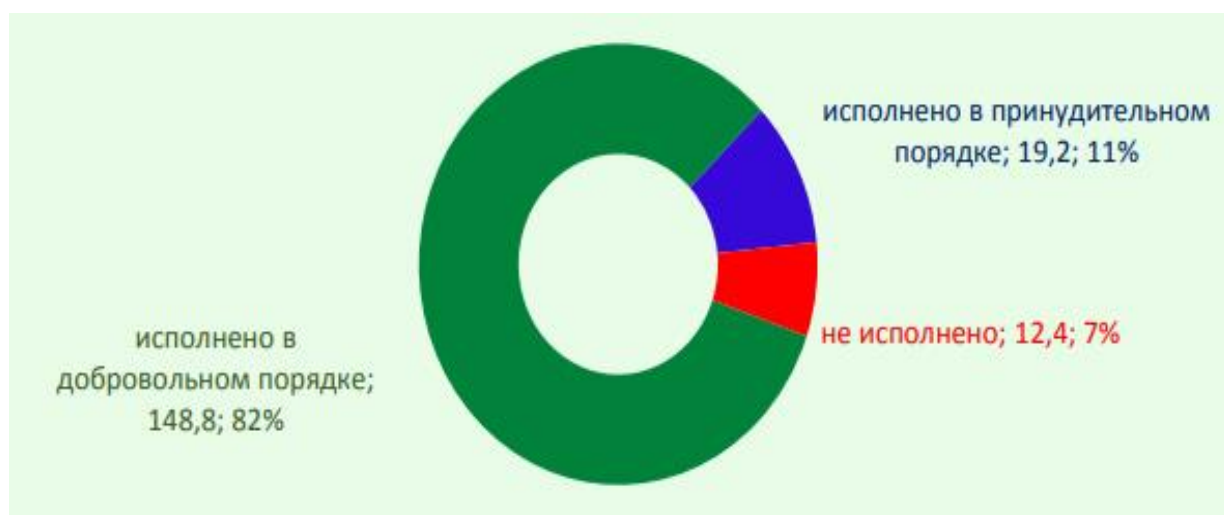


Рисунок 4 – Сведения о порядке исполнения административных штрафов, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (млн)

В 2021 году по 3 из 4 исполненных постановлений о назначении административного штрафа он уплачен в размере половины суммы в срок до 20 суток со дня вынесения постановления.

Из постановлений о назначении административных штрафов, вынесенных в 2021 году, исполнено 154,4 млн, или 86%.

Общая сумма исполненных в 2021 году постановлений о назначении административного штрафа составила 84,7 (+17,8%) млрд рублей¹, из них по

вынесенным в 2021 году постановлениям о назначении административного штрафа взыскано 72,7 (+21,2%) млрд рублей.

Увеличение доли исполненных постановлений о назначении административного штрафа характерно для собственников ТС (при назначении наказания за совершение административного правонарушения, зафиксированного комплексами ФВФ), должностных лиц, юридических лиц, пешеходов, пассажиров и иных участников дорожного движения (велосипедистов, погонщиков, возчиков). Вместе с тем уменьшилась доля исполненных водителями ТС постановлений о назначении административного штрафа.

Наибольшая доля постановлений о назначении административного штрафа исполнена по делам о нарушениях правил движения по автомагистралям (94,5%) и правил перевозки грузов и буксировки (93,2%).

Значительно меньше доля оплаченных штрафов за нарушения, связанные с управлением транспортными средствами водителями в состоянии опьянения, не имеющими либо лишенными права управления (15,8%), а также отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (11,8%)

Наибольшая доля исполненных постановлений о лишении права управления транспортным средством зафиксирована по делам об административных правонарушениях за управление ТС, на котором незаконно нанесены цветографические схемы (79,4%), и за управление ТС водителем в состоянии опьянения (76,8%). Сравнительно небольшая доля исполнения лишений права на управление ТС отмечена по делам об административных правонарушениях за нарушение правил эксплуатации ТС, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (59,3%) и по делам о превышении установленной скорости движения ТС на величину более 80 км/ч (56,1%).

В 2021 году наибольшее долевое значение прекращенных производств по делам об административных правонарушениях от общего количества возбужденных характерно для ЮЛ (14,3%) и ДЛ (7,7%).

Наименьшее количество производств по делам об административных правонарушениях относительно возбужденных прекращено в отношении пешеходов (0,1%) и пассажиров (0,2%).

Среди всех административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения наибольшей долей прекращенных производств характеризуются нарушения ПДД, повлекшие причинение вреда здоровью легкой или средней степеней тяжести (64,4%) и невыполнение обязанностей в связи с ДТП (38,7%).

Сравнительно меньшая доля прекращенных производств характерна для управления ТС с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков (3,8%)

Анализ содержания диспозиций и санкций норм КоАП РФ, закрепляющих ответственность за административные правонарушения в сфере дорожного движения, позволяет выделить ряд тенденций их изменения.

«Усилить административную ответственность физических и юридических лиц (водителей и автовладельцев) за наиболее тяжкие административные правонарушения, имеющую четкую карательную направленность. Например, об этом говорится в увеличении: максимального административного штрафа, налагаемого на граждан – до 30 тысяч рублей, на должностных лиц – до 50 тысяч рублей, на юридических лиц – до 500 000 рублей; срок лишения права управления транспортным средством – до трех лет» [17].

Похоже, что процесс ужесточения административной ответственности за нарушения правил дорожного движения некоторыми предприятиями перешел границу, за которой превентивный эффект административных наказаний начал снижаться. Исследователи неоднократно указывали, что

административные штрафы нельзя превратить из мер воздействия, направленных на предотвращение правонарушений, в инструменты, чрезмерно ограничивающие имущественные права граждан.

Следовательно, в соответствии с соответствующими положениями КоАП РФ, исследование взаимосвязи между уровнем личной преступности и факторами, характеризующими суровость закона Российской Федерации в период с 2007 по 2021 год, показало, что между долей штрафов в структуре административных наказаний и уровнем задолженности, периодически отмечаемой (в 2014 и 2020 годах), и только в тех субъектах Российской Федерации доля штрафов в структуре административных наказаний в предыдущем году была выше.

Российская Федерация придает все большее значение защите жизни и здоровья участников дорожного движения, таких как дети и пешеходы. Например, ужесточилась ответственность за перевозку детей, а водители не предоставляли пешеходам преимущества на нерегулируемых пешеходных переходах.

Вновь и вновь ужесточается не только административная, но и уголовная ответственность за нарушение правил вождения транспортных средств в нетрезвом виде и другие правонарушения.

Устойчивая тенденция, связанная с доминированием финансовых и распорядительных функций административных наказаний, не способствует просвещению и профилактике (ужесточение ответственности за нарушения, которые лишь косвенно влияют на процесс обеспечения безопасности дорожного движения; принятие самостоятельных мер).

Показатели судебных решений, принятых по административным делам, подтверждают эффективность привлечения виновных к административной ответственности. Таким образом, в 2021 году было принято 163 629 838 решений, что составляет 98,6% от количества нарушений правил дорожного движения.

Следует признать, что общий уровень безопасности на российских дорогах улучшился: количество дорожно-транспортных происшествий и число погибших и раненых с каждым годом снижаются.

Таким образом, низкие дисциплинарные требования к водителям транспортных средств требуют принятия соответствующих административных мер в отношении нарушителей, главным образом водителей, систематически нарушающих правила дорожного движения. Метод, используемый законодателями для ужесточения административной ответственности за нарушения, на первый взгляд может показаться разумным, но результаты исследования поднимают вопрос о целесообразности бесконечного увеличения штрафов. Мы исходим из того, что при организации профилактики административных правонарушений мы должны учитывать некоторые факторы, которые оказывают непосредственное влияние на создание эффективной правовой базы для реализации таких механизмов. На данном этапе, чтобы решить проблему низкой дисциплины участников дорожного движения, нет необходимости в жестких наказаниях, но необходимо повысить влияние и эффективность закона на нарушителей, а также осознать неотвратимость административной ответственности и справедливость наказаний.

Также отметим, что соразмерность наказания, применяемого к водителю транспортного средства, зависит от особенности совершенного нарушения, за которое предусмотрена административная и уголовная ответственность.

Главы 8, 11 и 12 КоАП РФ соответственно устанавливают перечень нарушений, виды административной ответственности и порядок наказания водителей транспортных средств за административные нарушения в области дорожного движения.

Наказание – это вид санкции, который включает в себя лишение или ограничение прав и свобод преступников. Исполнение наказания является наиболее важным этапом в исполнении обязанностей. В течение этого

периода суд назначает меру наказания для преобразования санкции конкретной нормы в динамичный процесс наказания. На данном этапе очень важным фактором является определение целевой направленности этого процесса.

Цель наказания – это правовой и социальный результат действий, установленных государством при осуществлении наказания. Цель наказания – предотвратить совершение новых правонарушений.

Цель наказаний, установленных штатами, состоит в том, чтобы восстановить социальную справедливость, исправить нарушителя и предотвратить его новые нарушения.

Санкции должны предусматривать качественные и количественные определения мер принуждения с учетом того, что они должны соответствовать характеру правонарушения, степени общественной опасности и личности правонарушителя. Она основана на принципе справедливости, который ограничивает произвол власти в законодательной сфере. Принцип пропорциональности, как одно из проявлений юридической справедливости, требует соблюдения баланса между конкурирующими интересами при применении санкций с учетом того, как меры, налагаемые санкциями, могут помочь защитить государственные и частные интересы.

В российском законодательстве нет четкого определения требований к соразмерности санкций, но оно соответствует некоторым правовым положениям и прецедентному праву. Только при применении соответствующих мер наказания может быть гарантировано соблюдение законов людьми. Негативная общая профилактика, направленная на запугивание потенциальных правонарушителей, должна проводиться в рамках разумного наказания, поскольку чрезмерное наказание может не соответствовать Конституции Российской Федерации.

Наиболее популярным встречающимся в административном праве правонарушением является выезд с нарушением правил дорожного движения на полосу встречного движения, в данном случае на месте составляется

протокол и материал передается главному государственному инспектору, стоит подчеркнуть, что ч. 4 ст. 12.15 КоАП, которая содержит данный состав, предусматривает наказания в виде штрафа или лишения права управления транспортным средством и когда сотрудником будет составлен протокол и передан на рассмотрение главному государственному инспектору в городе или районе, то он в своих полномочиях вправе принять решение, что в отношении данного правонарушителя штрафа будет недостаточно, если он, например, злостный нарушитель и в отношении него ранее налагались взыскания административного характера в области дорожного движения, то материалы дела будут переданы в суд, чтобы суд принял соответствующее решение о возможности лишения права управления транспортным средством, но если суд не согласен с позицией главного инспектора, то суд накладывает взыскание в виде штрафа, стоит учитывать, что случаи уникальны и нужно разбираться в каждом индивидуально. Как известно лишение какого-либо права, в том числе и права управления, относится только к компетенции судебного органа.

Особенности имеются и при видеофиксации правонарушения в области дорожного движения. Если административное правонарушение зафиксированное с использованием средств, работающим в автоматическом режиме, то постановление по делу привлечения лица к административной ответственности выносится в отношении собственника транспортного средства, то есть лица, на которого зарегистрировано данное транспортное средство, в данном случае автовладельцу приходит постановление по делу, не смотря даже на то, если за рулем автомобиля находился не владелец. В случае несогласия автовладельца с вынесенным постановлением о привлечении его к ответственности, то у него есть право подать жалобу, где указывается конкретные факты данного правонарушения и лицо, находившееся на момент совершения правонарушения в транспортном средстве, та же процедура происходит если автомобиль вышел из права владения бывшего владельца, например по договору купли-продажи, но еще

не был снят с регистрационного учета и числится в собственности у старого владельца. Данная жалоба подается в органы, которые компетентны в данных вопросах или же в суд.

Кодексом об административных правонарушениях предусмотрен следующий порядок подачи жалобы: обращение лица в отношении, которого вынесено постановление о привлечение его к административной ответственности происходит либо в суд по месту рассмотрения дела либо же если постановление по делу вынесено инспектором, непосредственно на месте, то тогда с жалобой автовладелец может обратиться к главному инспектору государственной автоинспекции города или района, срок подачи жалобы составляет 10 дней с момента получения копии постановления, но если срок был пропущен, то есть возможность ходатайствовать об его восстановлении, но причины восстановления должны быть уважительны, например, нахождения лица на стационарном лечении или пребывания в длительной командировке за пределами места его проживания, в иных случаях, которые суд сочтет неуважительными, то он откажет в жалобе.

Если же человек не исполняет административное наказание, то он рискует быть подвергнутым другому административному наказанию в виде ареста за неисполнения, уклонение от административного наказания, это описывается в ст. 20.25 КоАП РФ, в данном случае протокол составляется сотрудниками Госавтоинспекции и передается на рассмотрения в суд, санкция данной статьи предусматривает альтернативные виды наказания, то есть это может быть уплата штрафа в двойном размере, но не менее 1 тыс. рублей, наказание в виде общественных работ и непосредственно наложение наказание в виде административного ареста, суд по своему усмотрению устанавливает меру наказания.

Однако в случаях, когда лицо было подвергнуто административному наказанию, например, за вождение в нетрезвом виде, то тогда может возникнуть административная преюдиция. Что же такое административная преюдиция? Она заключается в том, что лицо ранее привлекавшееся к

административной ответственности в течение определенного периода времени при превышении количественного порога совершенных правонарушений привлекается уже к уголовной ответственности.

Лицо, получившее наказание за управления автомобилем в состоянии алкогольного опьянения по ч. 1 ст. 12.28 КоАП РФ не понесет уголовного наказания, если больше не зафиксируется управления им транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, но стоит учитывать что статья предусматривает лишение права управления транспортным средством на срок от 1,5 до 2 лет, а также штраф в размере 30 тысяч рублей.

Стоит обратить внимание на то, что административное право самое быстроразвивающееся право России и ужесточение наказания за правонарушения в области дорожного движения вполне возможно, и оно появляется ежегодно, также стоит отметить, что при ужесточение наказания за данный вид правонарушения приводит к положительной динамике управления транспортным средством, ведь в некоторых случаях за повторное правонарушение наступает не административная ответственность, которая является наиболее легкой, а более строгая, то есть уголовная ответственность.

Таким образом, наличие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, накладываемой на участников дорожного движения, служит своеобразной превенцией дорожно-транспортных происшествий путем выработки надлежащего поведения на дорогах в соответствии с правовыми нормами. Несмотря на очевидную целесообразность положений административной ответственности, в правоприменительной деятельности они содержат различные проблемы и отличаются спорным характером и недоработанностью.

Поскольку на всех уровнях страны, включая федеральный, региональный, муниципальный и межведомственный, уделяется особое внимание повышению безопасности дорожного движения, этот вопрос часто проявляется в криминализации новых административных правонарушений и

наказании за существующие нарушения, а также в реализации федеральных целевых программ и стратегий, которые предусматривают различные направления борьбы с административными нарушениями в изучаемых областях; вопрос повышения эффективности административных наказаний за административные правонарушения в сфере транспорта насчитывает более 40 статей в действующем административном законодательстве главы 12 КоАП РФ, что представляет научный и практический интерес. В отличие от многих других видов административных правонарушений, санкции за нарушения правил дорожного движения постоянно ужесточались, пересматривались и корректировались с 2005 года, что вызвало негативную реакцию общественности.

3.2 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения

До сих пор существуют некоторые проблемы с институтом административной ответственности в области организации дорожного движения. Данные проблемы обычно не позволяют повысить его эффективность, что также негативно сказывается на безопасности в области организации дорожного движения.

По данным Госавтоинспекции Российской Федерации, в 2021 г. в России произошло 109 тысяч дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в которых погибло 12000 человек, 137000 человек получили ранения и травмы. Такие данные остались примерно на уровне аналогичного периода 2020 года [4].

По состоянию на начало 2019 года в субъектах Российской Федерации насчитывается 10,8 тыс. стационарных и 3,9 тыс. мобильных комплексов автоматической регистрации нарушений правил. За прошедший год количество стационарных комплексов увеличилось на 20%, мобильных – на

1%. Почти 106 миллионов решений о нарушениях правил вынесено в отношении владельцев транспортных средств именно на основании материалов, полученных с помощью автоматической фото- и видеофиксации. Это – 82,7 процента от общего количества решений, вынесенных за последний год. Сейчас более 11,2 тысячи всех имеющихся в эксплуатации систем выявляют нарушения, связанные с превышением установленной скорости.

Поясняя приведенные выше статистические данные, стоит отметить, что тысяча из них выявляет превышение средней скорости. Иными словами в тот момент, когда одна камера фиксирует время входа на определенный участок, другая камера фиксирует время выхода с данного участка. Таким образом, благодаря такой фиксации, известно точное время входа и выхода (преодоления) участка, и становится возможным рассчитать и среднюю скорость. В том случае, если же средняя скорость будет выше установленной, это свидетельствует о том, что на каком-то участке лицо, управляющее ТС (транспортным средством), увеличило скорость данного ТС, за что впоследствии ему будет назначен административный штраф. Именно стабилизация скоростных режимов снижает тяжесть последствий аварий и смертность на дорогах. Всего согласно российской статистике выявлено 89 миллионов случаев превышения скорости, или 84 процента от общего количества правонарушений, зафиксированных автоматизированной системой.

Под сертифицированными специальными контрольно-измерительными техническими средствами и приборами следует понимать технические средства и приборы наблюдения и фиксации правонарушений, прошедшие метрологическую проверку, фото-, видеоаппаратуру, фиксирующую факт и время совершения правонарушения, вид, марку, государственный регистрационный номерной знак, а также скорость и направление движения транспортного средства. В случае, который мы анализируем, очевидно,

больше признаков проблемных инструментов, что вносит некоторую ясность в определение инструментов.

Важным вопросом, на который следует обратить внимание, является сложность административных и юридических процедур наложения штрафов на иностранцев. В свою очередь, приведенные нами ранее цифровые технологии, которые используются с целью выявления и фиксации правонарушений, не применимы на данный момент времени для установления факта нарушения ПДД (правил дорожного движения) ТС (транспортного средства) с иностранными номерами, а также с номерами непризнанных или же ограниченно признанных государств [6, с. 146].

В качестве примера хотелось бы привести фиксацию административного правонарушения в области дорожного движения с помощью автоматической фиксации ТС с опознавательными знаками иностранного государства [7, с. 92]. На данный момент времени действует Конвенция о взаимном признании и приведении в исполнение решений по делам об административных правонарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 г.

На основании ранее изложенной информации можно сделать вывод о том, что приведенные выше правила распространяются лишь на определенный перечень административных правонарушений, законодательно закрепленных в Конвенции. Однако те правонарушения, которые фиксируются на специальных средствах, там не отмечены, в результате чего данные стандарты невозможно применять. Рассмотренная нами проблема также связана с тем, что в правоохранительных органах на данный момент времени все еще нет единой базы с автомобильными знаками, тогда как у каждого государства имеется своя база. Например, если гражданин Российской Федерации нарушает правила дорожного движения в Белоруссии, то невозможно установить владельца транспортного средства, хотя средства фиксации устанавливают правонарушение.

Именно в связи с этим готовится проект соглашения Белоруссии и России об обмене информации о нарушителях. В проекте соглашения содержится информация относительно гармонизации налогового и таможенного законодательства и сотрудничества в таможенной сфере, интеграции информационных систем транспортного контроля государственных контролирующих органов и, вместе с тем, унификации регулирования транспортного рынка.

Поэтому, когда было обнаружено транспортное средство с белорусскими номерами, сотрудники ГИБДД составили постановление о привлечении к административной ответственности и направили его владельцу. Если владелец не оплатит штраф в установленный срок, материалы будут направлены в уполномоченный орган для принудительного взыскания штрафа. Кроме того, в приложении к соглашению также указан определенный перечень преступлений, и эти списки фиксируются камерами, признанными различными странами.

Важным аспектом является проблема доказывания правонарушения, зафиксированного на средствах фиксации. Так, в примечании к статье 1.5 КоАП РФ указывается, что в случае фиксации административного правонарушения специальными средствами фиксации лицо, привлекаемое к ответственности, должно доказать свою невиновность. Следовательно, презумпция невиновности в данном случае не применяется. Однако в ряде зарубежных стран закон указывает на необходимость дополнительных доказательств.

Представляется, что к правонарушителям применяется так называемая «презумпция владельца транспортного средства». Для более точного анализа работы необходимо учитывать отношение общественности при рассмотрении проблем, связанных с функционированием средств фиксации административных правонарушений. Надо сказать, что официальная статистика ГИБДД показывает положительную динамику снижения количества дорожно-транспортных происшествий. Так, в 2020 количество

погибших уменьшилось на 6% (16152), раненых – на 2,6% (183040), а количество несчастных случаев – на 2,5% (145073). Этому способствует работа по фиксации административных правонарушений, так как данные устройства несут не только карательную функцию в виде наложения штрафа на правонарушителя, но и оказывают на него профилактическое воздействие. Признание того факта, что количество дорожно-транспортных происшествий велико, вызывает необходимость лучшего контроля за соблюдением правил дорожного движения

Одна из главных проблем административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения появилась еще в 2014 г., когда законодателем были внесены поправки в ч. 3.1 ст. 4.1 КоАП РФ. Согласно положениям этой статьи, в случае фиксации преступлений автоматическими специальными техническими средствами назначаются административные взыскания в виде административных штрафов. При этом размер административных штрафов должен быть наименьшим в пределах санкций, предусмотренных частью применимых положений или частью положений КоАП РФ.

Отсюда следует, что выбор меры административного принуждения Это зависит не от характера совершенного правонарушения и личности преступника, а от метода определения состава правонарушения. В случае правонарушений в области безопасности дорожного движения меры административного принуждения ограничиваются штрафами, и снижение их масштаба распространяется также на людей, совершивших наиболее опасные нарушения правил дорожного движения. Действующие правила административной ответственности позволяют водителям избегать наказаний, соизмеримых с правонарушениями, и в то же время штрафовать только за выход из машины в минимальном размере. Например, если лишение водительских прав предусмотрено в качестве строгого наказания за административные правонарушения, совершенные в сфере транспорта, то

штраф будет налагаться при использовании специальных технических средств для автоматической фиксации нарушений.

Вопрос административной ответственности за незаконные действия в сфере дорожного движения может быть решен путем изменения автоматических фиксированных стандартов с помощью специальных технических средств: приоритет должен отдаваться не фиксированному способу совершения незаконных действий в сфере дорожного движения, а общественной опасности деяния, в зависимости от степени соответствующие санкции.

При совершении административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, в качестве санкции за которое назначается лишение водительских прав, не должен применяться упрощенный порядок производства. Примером этому может служить административное правонарушение, дело по которому было рассмотрено Октябрьским районным судом г. Самары. Гражданин А. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.12 ч. 1 КоАП РФ, ему назначено наказание в виде штрафа. Обстоятельствами дела являются следующие: гражданин А. допустил проезд перекрестка на запрещающий сигнал светофора со скоростью 40- 60 км/ч, что было автоматически зафиксировано специальным техническим средством. Между тем, гр. А. пытался оспорить постановление, но не предоставил никаких доказательств невозможности остановиться перед светофором, не прибегая к экстренному торможению, при соблюдении скоростного режима при движении по городу Самаре. Решением Октябрьского районного суда № 12-349/2017 от 6 апреля 2017 г. по делу № 12-349/2017 было отказано в удовлетворении искового заявления

В то же время, может быть известна из вышеупомянутых судебных актов. Он проехал перекресток на запрещающий сигнал светофора на достаточно высокой скорости, что может привести к вредным последствиям, а результатом этого действия может стать дорожно-транспортное

происшествие или смерть. На наш взгляд, случаи такого рода административных правонарушений могут быть связаны с зафиксированным поведением с помощью специальных технических средств, но санкции должны быть назначены после дополнительной проверки и оценки общественной опасности правонарушения.

Еще одна проблема с административной ответственностью за нарушения правил дорожного движения заключается в том, что в нашем государстве кто-то систематически уклоняется от административной ответственности и имеет сотни неоплаченных административных штрафов на сотни тысяч рублей. Чтобы бороться с этой проблемой, законодатели несколько лет назад ввели более жесткие штрафы за повторные правонарушения. По сегодняшний день правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ, является единственным правонарушением, за повторное назначение которого не назначается более строгое наказание.

Между тем, представляется целесообразным назначать более строгое наказание за повторное совершение всех правонарушений: увеличивать размер штрафа, лишать права управления транспортным средством, конфисковать транспортное средство. Здесь для исследования является интересным опыт прошлого века: Декрет СНК РСФСР от 17 октября 1921 г. «О порядке реквизиции имущества частных лиц и обществ» устанавливал административную ответственность за управление транспортным средством водителем в состоянии опьянения, а равно передачу его в пользование лица, не имеющего права управления, к владельцу транспортного средства в виде изъятия и реализации автомобиля в пользу государства.

На наш взгляд, применение такой меры на сегодняшний день эффективно отразилось бы на количестве административных правонарушений, поскольку некоторых систематических правонарушителей не останавливают такие санкции, как административный штраф, административный арест, лишение водительских прав, но конфискация и

реализация в пользу государства частной собственности заставила бы их задуматься.

Таким образом, чтобы решить проблему административной ответственности за нарушения правил дорожного движения, необходимо изучить и учесть тенденцию автоматического устранения нарушений специальными техническими средствами и привлечения виновных к ответственности. Необходимо четко определить критерии автоматической фиксации с помощью специальных технических средств: главным критерием должна быть общественная опасность совершаемого поведения.

Кроме того, после определения этих стандартов лучше всего изменить перечень административных нарушений, которые могут быть зафиксированы автоматическими специальными техническими средствами: сегодня оборудование подготовлено только для фиксации административных штрафов как наиболее сурового наказания за административные нарушения.

Проблема большого количества административных правонарушений также может быть решена путем установления более строгих санкций за любые повторные правонарушения, а также рекомендуется конфисковывать и продавать транспортные средства, которые приносят пользу стране, в качестве мер наказания.

«До сих пор нарушения пункта 10.1 части 2 Правил дорожного движения, касающиеся снижения скорости до полной остановки в случае опасности, не наказывались; пункт 10.5 части 4 Правил дорожного движения запрещает резкое торможение, за исключением случаев, направленных на предотвращение правил дорожного движения; пункт 8.12 Правил дорожного движения предусматривает движение задним ходом» [7, с. 24].

Даже если будет зарегистрировано дорожно-транспортное происшествие, нарушающее вышеуказанные нормы, поведение сотрудников ГИБДД приведет к прекращению судебного разбирательства на том основании, что уголовного факта нет. Виновники дорожно-транспортных

происшествий будут нести только гражданскую ответственность и предусматривать за это материальные санкции.

Положения Административного кодекса Российской Федерации предусматривают, что если факты совершения преступления фиксируются автоматическими средствами, виновным считается владелец транспортного средства. «Субъектом такого административного правонарушения также может быть юридическое лицо, поскольку законом предусмотрена возможность привлечения такого юридического лица к административной ответственности. Анализируя санкции главы 12 КоАП РФ, мы пришли к выводу, что законодатели не всегда учитывают этот факт, а также не предусматривают отдельных штрафных санкций для юридических лиц» [7, с. 24].

«В ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ законодатель в санкции предусмотрел такой вид наказания, как лишение права на управление транспортным средством. Следовательно, не учтено то обстоятельство, что юридическое лицо к такому виду ответственности привлечено быть не может ввиду того, что таким правом оно не обладает.

В законодательстве есть правило о том, как решить эту проблему - кто должен нести ответственность, когда личность водителя установить невозможно, а автомобиль является собственностью юридического лица. Если преступление будет установлено сотрудником ГИБДД, водитель транспортного средства понесет ответственность в виде лишения права управления транспортным средством. Но в то же время, если преступление зафиксировано автоматической фиксированной системой, то юридическое лицо-владелец автомобиля будет привлечено к административной ответственности в виде административного штрафа, который нельзя признать справедливым» [7, с. 25].

Следовательно, в виду приведенной выше проблемы необходимо внести изменения в законодательство, а именно дополнить ч. 2.6.1. КоАП РФ частью 3:

«3. Если автомобиль находится в собственности юридического лица, то к административной ответственности будет привлекаться физическое лицо, которое управляло транспортным средством на основании заключенного с юридическим лицом трудового или гражданско-правового договора с собственником данного транспортного средства» [26].

Также выявлены коллизии между Кодексом РФ об административных правонарушениях и Порядком проведения медицинского освидетельствования. Так, в Порядке не разрешается отстранение от управления транспортным средством до получения результатов исследования на подтверждение предполагаемого алкогольного опьянения. При этом в КоАП РФ содержатся абсолютно противоречащие правила.

«Различная терминология относительно установления состояния опьянения имеется в Правилах дорожного движения, ФЗ «О безопасности дорожного движения» и КоАП РФ. В примечании к ст. 12.8 КоАП РФ предусмотрен запрет на употребление веществ, которые вызывают состояние алкогольного или наркотического опьянения, или психотропных веществ, которые вызывают опьянение.

В п. 2.1 ст. 19 ФЗ «О безопасности дорожного движения» идет речь о запрете, устанавливаемом на эксплуатацию транспортных средств теми лицами, которые находятся в состоянии алкогольного, наркотического, иного токсического опьянения» [26].

Кроме того, что касается пункта 2.7 правил дорожного движения, мы заметили, что запрещается управлять транспортным средством в состоянии наркотического опьянения, которое ухудшает реакцию и внимание, а также употребление алкоголя, анестетиков и психотропных веществ после дорожно-транспортного происшествия с участием этого человека.

Поэтому в перечисленных нормативных правовых актах существуют разные термины для определения отравления. Такие конфликты и пробелы в правовом поле используются недобросовестными водителями для обжалования решений об административной ответственности, а в некоторых

случаях даже препятствуют их привлечению к ответственности. Следовательно, данная ситуация не может быть использована в качестве гаранта и основы для гарантирования соблюдения правил дорожного движения и баланса прав и обязанностей в нарушение КоАП РФ.

Следующий проблемный аспект заключается в том, что при использовании фактов административных правонарушений в качестве альтернативы методам видеозаписи явка свидетелей невозможна. Даже если задействованы участники судебных разбирательств по административному праву, сертификация может быть проблематичной. Поэтому свидетели не всегда могут явиться в суд или отказаться подтвердить процессуальные действия, совершенные в их присутствии.

Проблемы также были обнаружены в законодательных положениях о процедурах использования автоматических систем для обнаружения и исправления нарушений правил дорожного движения, и законное использование этих систем признано. Некоторые аспекты законодательства нуждаются в доработке и пересмотре.

Другая проблема заключается в том, что бывший автовладелец был оштрафован за нарушение правил дорожного движения, что было решено автоматизированной системой. Регистрация перехода права собственности на транспортное средство в электронной базе данных занимает некоторое время, и лицо, купившее транспортное средство, может совершить нарушение правил дорожного движения в течение нескольких часов после покупки. После получения уведомления о штрафе бывший владелец подает заявление в Национальное бюро транспортной инспекции, а затем уполномоченное лицо проведет процедурную проверку документов и предпримет некоторые процедурные действия. Зафиксированное на специальное техническое средство правонарушение в сфере организации дорожного движения – это повод для возбуждения дела об административном правонарушении в соответствии с п. 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ.

Согласно содержанию главы 12 КоАП РФ, «следует также обратить внимание на фрагментарность его норм. Нормы этой главы не являются систематическими и не охватывают все правонарушения, совершенные в области управления дорожным движением. Поэтому в целях систематизации действующего законодательства рекомендуется объединить нарушения правил перевозки грузов и правил буксировки в одну статью, поскольку эти правонарушения имеют схожие объекты и одинаковые объективные аспекты» [26].

Также представляется возможным и целесообразным объединить все элементы преступления, в котором основное внимание уделяется пешеходам или другим людям, участвующим в дорожном движении. В качестве ограничивающего признака в этой статье указывается на тот факт, что ущерб или порча чужого имущества будут вызваны дорожно-транспортным происшествием.

Кроме того, «в качестве квалифицирующего признака представляется необходимым указать на неоднократные нарушения правил дорожного движения.

В настоящее время законодателем не установлена ответственность за так называемое «опасное вождение». Предлагается ввести самостоятельную статью в КоАП РФ, устанавливающую санкции за такие деяния, а при описании объективной стороны в диспозиции нормы использовать бланкетный способ, делая отсылку к Правилам дорожного движения» [20, с. 55].

Таким образом, анализу существующих проблем в области административной ответственности в области управления дорожным движением, представляется, что этот основной и ключевой вопрос может быть определен, в том числе: правоприменение в области исследований имеет серьезные недостатки из-за пробелов и конфликтов в правовом надзоре; должностные лица, привлекающие к административной ответственности виновных субъектов, очень часто допускают превышение

предоставленных им полномочий; сотрудники правоохранительных органов не давали рекомендаций по квалификации административных правонарушений и назначению административных наказаний в области исследований.

Поддержка безопасности участников дорожного движения в административно-правовом виде должно представлять собой совокупность действий, ориентированных на реализацию норм, регулирующих формирование, динамику и безопасность создающих её общественных отношений. Важно отметить, что ситуация с применением специальных технических средств меняется в лучшую сторону. Различные средства используются все чаще и внедряются в дорожное хозяйство. Следовательно, необходимо совершенствование законодательства как путём устранения возникающих пробелов и противоречий, так и путем внесения новаций в русле развития правоотношений, исходя из правоприменительной практики и технических средств посредством внедрения новых технологий.

Подводя итог к данной главе, отметим, что государством постоянно предпринимается ряд мер в направлении по созданию условий для безопасности дорожного движения. Одним из приоритетных направлений данной государственной деятельности является выстраивание правовых норм в единую систему, качество правовой основы непосредственно влияет на состояние безопасности на дорогах нашей страны.

В соответствии с соответствующими положениями КоАП РФ, исследование взаимозависимости между уровнем личной преступности и факторами, характеризующими суровость закона Российской Федерации в период с 2007 по 2021 год, показало, что между долей штрафов в структуре административных наказаний и уровнем задолженности, периодически отмечаемой (в 2014 и 2020 годах), и только в тех субъектах Российской Федерации доля штрафов в структуре административных наказаний в предыдущем году была выше.

Российская Федерация придает все большее значение защите жизни и здоровья участников дорожного движения, таких как дети и пешеходы. Например, ужесточилась ответственность за перевозку детей, а водители не предоставляли пешеходам преимущества на нерегулируемых пешеходных переходах.

Соразмерность наказания, применяемого к водителю транспортного средства, зависит от особенности совершенного нарушения, за которое предусмотрена административная и уголовная ответственность.

Главы 8, 11 и 12 КоАП РФ соответственно устанавливают перечень нарушений, виды административной ответственности и порядок наказания водителей транспортных средств за административные нарушения в области дорожного движения.

Санкции должны предусматривать качественные и количественные определения мер принуждения с учетом того, что они должны соответствовать характеру правонарушения, степени общественной опасности и личности правонарушителя. Она основана на принципе справедливости, который ограничивает произвол власти в законодательной сфере. Принцип пропорциональности, как одно из проявлений юридической справедливости, требует соблюдения баланса между конкурирующими интересами при применении санкций с учетом того, как меры, налагаемые санкциями, могут помочь защитить государственные и частные интересы.

В российском законодательстве нет четкого определения требований к соразмерности санкций, но оно соответствует некоторым правовым положениям и прецедентному праву. Только при применении соответствующих мер наказания может быть гарантировано соблюдение законов людьми. Негативная общая профилактика, направленная на запугивание потенциальных правонарушителей, должна проводиться в рамках разумного наказания, поскольку чрезмерное наказание может не соответствовать Конституции Российской Федерации.

Вопрос административной ответственности за незаконные действия в сфере дорожного движения может быть решен путем изменения автоматических фиксированных стандартов с помощью специальных технических средств: приоритет должен отдаваться не фиксированному способу совершения незаконных действий в сфере дорожного движения, а общественной опасности деяния, в зависимости от степени соответствующие санкции.

Представляется целесообразным назначать более строгое наказание за повторное совершение всех правонарушений: увеличивать размер штрафа, лишать права управления транспортным средством, конфисковать транспортное средство.

Заключение

На основании проведенного исследования, а также согласно поставленным задачам, сделаем некоторые выводы.

Административные правонарушения в сфере дорожного движения можно разделить на виды. Нарушения могут быть классифицированы в соответствии с различными стандартами. Наиболее распространенная классификация административных правонарушений в сфере транспорта по причинно-следственной связи. Рекомендуется классифицировать лиц, совершивших административные правонарушения в сфере транспорта.

Наиболее распространенными местами, где происходят дорожно-транспортные происшествия, являются полосы движения дорог (улицы, скоростные автомагистрали), где в условиях быстро меняющихся условий трудно сохранить первоначальную ситуацию неизменной. В правоохранительной деятельности в области дорожного движения возникают проблемы с реализацией этих полномочий сотрудниками дорожной полиции, поскольку не существует юридического кодекса поведения для использования процедур технологии видеозаписи. В большинстве случаев водители уверены в неэффективной работе сотрудников правоохранительных органов и в надзоре за изменениями в правовом поведении. Практика показала, что за достаточно короткий промежуток времени наложение санкций за административные нарушения не способствует.

Исследование показало, что для усиления административной ответственности необходимо ввести в положения КоАП РФ следующие приемлемые характеристики: дублирование, злонамеренность, систематизация и дублирование. Представляется, что такой способ совершенствования законодательства в области дорожного движения является приемлемым, поскольку каждый случай может быть детально изучен и может быть дана правильная оценка.

Наличие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, накладываемой на участников дорожного движения, служит своеобразной превенцией дорожно-транспортных происшествий путем выработки надлежащего поведения на дорогах в соответствии с правовыми нормами. Несмотря на очевидную целесообразность положений административной ответственности, в правоприменительной деятельности они содержат различные проблемы и отличаются спорным характером и недоработанностью.

Перечень нарушений в области дорожного движения предусмотрен 12 главой КоАП РФ, и данная глава содержит порядка 20 статей. Особенностью такого рода незаконного поведения является то, что при нормальных обстоятельствах все случаи носят личный характер. Незаконное поведение обнаруживается сотрудником Национальной администрации транспортной инспекции в том месте, где произошло незаконное поведение. Это также вопрос привлечения лица к административной ответственности, даже если его решение о нести ответственность производится на месте, где произошло противоправное поведение. Если я не согласен с причиненным ему противоправным поведением, то сотрудник составит протокол, который является дополнительным документом, но не обходит постановление. Однако такие случаи влекут за собой административные наказания в виде предупреждений или штрафов за незаконные действия.

Если санкции данной статьи подразумевают другие виды наказания, такие как лишение права управления транспортным средством или административный арест, составляется протокол и материалы дела передаются в суд для рассмотрения. Кроме того, стоит отметить, что существует класс дел, которые предусматривают наказания в виде штрафов или предупреждений, но разрешение полностью рассматривается руководителем территориального отдела Национальной администрации транспортной инспекции – главным государственным инспектором города или области.

Поскольку на всех уровнях страны, включая федеральный, региональный, муниципальный и межведомственный, уделяется особое внимание повышению безопасности дорожного движения, этот вопрос часто проявляется в криминализации новых административных правонарушений и наказании за существующие нарушения, а также в реализации федеральных целевых программ и стратегий, которые предусматривают различные направления борьбы с административными нарушениями в изучаемых областях; вопрос повышения эффективности административных наказаний за административные правонарушения в сфере транспорта насчитывает более 40 статей в действующем административном законодательстве главы 12 КоАП РФ, что представляет научный и практический интерес. В отличие от многих других видов административных правонарушений, санкции за нарушения правил дорожного движения постоянно ужесточались, пересматривались и корректировались с 2005 года, что вызвало негативную реакцию общественности.

Административный штраф по-прежнему стал основным видом административных наказаний, назначенных по итогам рассмотрения дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения. В 2021 году за нарушения в сфере безопасности дорожного движения назначено 180,5 млн административных штрафов, что составило 99% от общего количества назначенных наказаний.

Рассмотрев наиболее проблемные вопросы, касающиеся применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения, авторы предлагают некоторые пути совершенствования деятельности сотрудников Госавтоинспекции РФ, также предлагаются некоторые изменения в нормативно-правовой базе РФ.

Анализируя статистику ДТП, несмотря на снижение динамики ДТП, обстановка на дорогах в целом остается весьма неблагоприятной. Одним из наиболее распространенных видов происшествий на дорогах является наезд на пешеходов и столкновение ТС, так как последствия столкновения и наезда

на пешеходов ТС бывают особенно тяжкими и часто сопровождаются человеческими жертвами. На первом месте находятся ДТП, совершенные по вине водителей, и составляет 89, 2 % от общего числа ДТП.

Соразмерность наказания, применяемого к водителю транспортного средства, зависит от особенности совершенного нарушения, за которое предусмотрена административная и уголовная ответственность.

Главы 8, 11 и 12 Административного кодекса Российской Федерации соответственно устанавливают перечень нарушений, виды административной ответственности и порядок наказания водителей транспортных средств за административные нарушения в области дорожного движения.

Наказание – это вид санкции, который включает в себя лишение или ограничение прав и свобод преступников. Исполнение наказания является наиболее важным этапом в исполнении обязанностей. В течение этого периода суд назначает меру наказания для преобразования санкции конкретной нормы в динамичный процесс наказания. На данном этапе очень важным фактором является определение целевой направленности этого процесса.

Цель наказания – это правовой и социальный результат действий, установленных государством при осуществлении наказания. Цель наказания – предотвратить совершение новых правонарушений.

Цель наказаний, установленных штатами, состоит в том, чтобы восстановить социальную справедливость, исправить нарушителя и предотвратить его новые нарушения.

Санкции должны предусматривать качественные и количественные определения мер принуждения с учетом того, что они должны соответствовать характеру правонарушения, степени общественной опасности и личности правонарушителя. Она основана на принципе справедливости, который ограничивает произвол власти в законодательной сфере. Принцип пропорциональности, как одно из проявлений юридической справедливости, требует соблюдения баланса между конкурирующими

интересами при применении санкций с учетом того, как меры, налагаемые санкциями, могут помочь защитить государственные и частные интересы.

В российском законодательстве нет четкого определения требований к соразмерности санкций, но оно соответствует некоторым правовым положениям и прецедентному праву. Только при применении соответствующих мер наказания может быть гарантировано соблюдение законов людьми. Негативная общая профилактика, направленная на запугивание потенциальных правонарушителей, должна проводиться в рамках разумного наказания, поскольку чрезмерное наказание может не соответствовать Конституции Российской Федерации.

Вопрос административной ответственности за незаконные действия в сфере дорожного движения может быть решен путем изменения автоматических фиксированных стандартов с помощью специальных технических средств: приоритет должен отдаваться не фиксированному способу совершения незаконных действий в сфере дорожного движения, а общественной опасности деяния, в зависимости от степени соответствующие санкции.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Агапов, А.Б. Административная ответственность: учебник для вузов / А.Б. Агапов. – 9-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2020. – 483 с.
2. Аджамулаев, Э. И. Фактическое основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / Э.И. Аджамулаев, С.В. Синицина, Р.А. Шадыров // Приоритетные научные направления и критические технологии: сборник материалов III Международной научно-практической конференции, Новосибирск, 13-25 марта 2018 года. – Новосибирск: Общество с ограниченной ответственностью «Центр развития научного сотрудничества», 2018. – С. 107-116.
3. Афанасьева, О.Р. Эффективность административного наказания за административные правонарушения в области дорожного движения / О.Р. Афанасьева // Транспортное право и безопасность. – 2021. – № 4(40). – С. 223-234.
4. Афонин, В.В. Правовая основа и проблематика использования технических средств выявления и фиксации нарушений правил дорожного движения / В.В. Афонин // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения. – 2020. – № 1 (3). – С. 33-40.
5. Бабаев, У.М. Развитие института административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения / У.М. Бабаев // Право. Общество. Государство: Сборник научных трудов студентов и аспирантов / Редколлегия: Д.В. Рыбин (пред.), Е.В. Трофимов (отв. ред.) [и др.]. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский институт, 2021. – С. 111-118.
6. Балагаев, Д.С. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / Д.С. Балагаев, А.В. Годованный // Современная научная мысль: Материалы VIII Всероссийской

научно-практической конференции, Чебоксары, 31 января 2022 года. – Чебоксары: Негосударственное образовательное частное учреждение дополнительного профессионального образования «Экспертно-методический центр», 2022. – С. 13-18.

7. Батенов, Ф.К. Отдельные проблемы привлечения к административной ответственности юридических и должностных лиц за правонарушения в области дорожного движения / Ф.К. Батенов // Академическая мысль. – 2021. – № 3(16). – С. 92-96.

8. Боровинских, А.Е. Проблемы административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения / А.Е. Боровинских // Аллея науки. – 2020. – Т. 1. – № 3(42). – С. 575-580.

9. Булгаков, Д.Б. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / Д.Б. Булгаков // Молодой ученый. – 2022. – № 3(398). – С. 286-288.

10. Быков, А.И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области безопасности дорожного движения: автореф. дис. канд. юрид. наук / А.И. Быков. – М.: Академия, 2017. – 197 с.

11. Верзилин, С.В. Зарубежный опыт по совершенствованию системы юридической ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения и порядка привлечения к ней / С.В. Верзилин // Регион: системы, экономика, управление. – 2021. – № 1(52). – С. 180-187.

12. Витрук, Н.В. Общая теория юридической ответственности: монография / Н.В. Витрук. – М.: Изд-во РАП, 2018. – 304 с.

13. Гайдарева, И.Н. Проблемы профилактики административных правонарушений в области дорожного движения в Российской Федерации / И.Н. Гайдарева // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2021. – № 2. – С. 110-113.

14. Галаган, И.А. Административная ответственность в СССР (государственное и материально-правовое исследование) / И.А. Галаган. – Воронеж, 1970. – 174 с.

15. Грецкий, С.Н. Понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / С.Н. Грецкий // NovaUm.Ru. – 2021. – № 34. – С. 230-232.

16. Джетери, В.В. Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области организации дорожного движения / В.В. Джетери // NovaUm.Ru. – 2021. – № 34. – С. 149-152.

17. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. – Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. – 128 с.

18. Журавлев, В.В. О неурегулированных вопросах освидетельствования лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения / В.В. Журавлев // Юридическая наука. – 2019. – № 2. – С. 60-65.

19. Заболоцкая, В.Н. Основания административной ответственности за нарушение правил дорожного движения / В.Н. Заболоцкая // Проблемы государственно-правового строительства в современной России: анализ, тенденции, перспективы: Материалы VI Международной научно-практической конференции, Курск, 09 апреля 2021 года. – Курск: ООО «Планета», 2021. – С. 69-73.

20. Занина, Т.М. Проблемы реализации административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения / Т.М. Занина // Вестник Краснодарского университета МВД России. – 2018. – № 2 (40). – С. 53-58.

21. Зиборов, О.В. Использование средств автоматической фото и видеофиксации нарушений ПДД в целях осуществления надзора за дорожным движением / О.В. Зиборов // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2019. – № (2). – С. 200-205.

22. Ильина, А.Н. Особенности классификации административных правонарушений в области дорожного движения / А.Н. Ильина, И.С. Лаврентьева // Вестник современных исследований. – 2019. – № 3.19(30). – С. 8-10.

23. Качалов, П.Н. Актуальные проблемы рассмотрения дел об административных правонарушениях в сфере дорожного движения / П.Н. Качалов, Г.В. Огрина // Юридическая наука. – 2019. – № 4. – С. 81-84.

24. Квитчук, А.С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: Историко-правовое исследование: автореф. докт.юрид. наук. // А.С. Квитчук. – СПб.: МВД России. Санкт-Петербургский университет, 2018. – 360 с.

25. Ковалева, А.В. Значение правил дорожного движения в нашей жизни, как предостережение от административной ответственности / А.В. Ковалева // Студенческий форум. – 2022. – № 2-2(181). – С. 80-82.

26. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 04.03.2022) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/. – Дата доступа: 10.03.2022.

27. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 г. (с изм., одобр. в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 г.) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/. – Дата доступа: 10.03.2022.

28. Кузнецов, А.П. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе / А.И. Кузнецов, С.В. Изосимов, Н.Н. Маршакова // Транспортное право. – 2016. – № 1. – С. 26-30.

29. Лохбаум, В.А. Административная ответственность в системе предупреждения административных правонарушений в области дорожного

движения / В.А. Лохбаум // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. – 2020. – № 3. – С. 105-108.

30. Лохбаум, В.А. Актуальные проблемы и направления административной политики по обеспечению безопасности дорожного движения / В.А. Лохбаум, А.А. Темнышов // Актуальные вопросы административного и административно-процессуального права: сборник материалов межведомственного круглого стола, Старотеряево, 22 октября 2020 года. – Москва: Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2021. – С. 44-49.

31. Лохбаум, В.А. О системе административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения / В.А. Лохбаум // Актуальные проблемы организации правоохранительной и правозащитной деятельности: материалы Всероссийской научно-практической конференции, Тула, 06 февраля 2021 года. – Тула: Тульский институт (филиал) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Всероссийский государственный университет юстиции» (РПА Минюста России), 2021. – С. 47-54.

32. Ляшенко, Е.А. Вопросы правового регулирования административной ответственности при нарушении правил дорожного движения / Е.А. Ляшенко // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2018. – № 1 (1). – С. 271-276.

33. Майоров, В.И. Актуальные проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Актуальные проблемы административной ответственности: материалы VIII всерос. науч.-практ. конф. – Краснодар, 2017. – С. 114-123

34. Марченко, Е.И. О некоторых вопросах профилактики совершения административных правонарушений в сфере дорожного движения / Е.И. Марченко // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2021. – № 3(130). – С. 123-126.

35. Милашевич, А.В. Проблемы профилактики административных правонарушений на транспорте / А.В. Милашевич. – М.: 2017. – 20 с.

36. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021 г.) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата доступа: 10.03.2022).

37. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 (ред. от 19.02.2021) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата доступа: 10.03.2022).

38. О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 21.12.2021) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата доступа: 10.03.2022).

39. О полномочиях должностных лиц системы МВД России по составлению протоколов об административных правонарушениях и административному задержанию: приказ МВД РФ от 05.05.2012 г. № 403 [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата доступа: 10.03.2022).

40. О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): приказ Минздрава России от 18.12.2015 г. № 933н (ред. от 25.03.2019) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата доступа: 10.03.2022).

41. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного

движения»): Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 31.12.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата доступа: 10.03.2022).

42. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств: приказ МВД России от 21.12.2019 г. № 950 (ред. от 28.09.2020) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата доступа: 10.03.2022).

43. Об утверждении Правил 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 и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством: постановление Правительства РФ от 26.06.2008 г., № 475 (ред. от 10.09.2016) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата доступа: 10.03.2022).

44. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 19.09.2020 г. № 1502 [Электронный ресурс] // Режим доступа:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата доступа: 10.03.2022).

45. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 г. № 1-р [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_288413/ (дата доступа: 10.03.2022).

46. Обухова, Т.В. К вопросу о некоторых особенностях конструирования норм с административной преюдицией / Т.В. Обухова // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2018. – № 2. – С. 83-85.

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

48. Панфилова, Е.С. Нормативное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / Е.С. Панфилова // StudNet. – 2021. – Т. 4. – № 2. – С. 18.

49. Полякова, С.В. Становление института административной ответственности в области дорожного движения / С.В. Полякова // Вестник Уральского финансово-юридического института. – 2018. – № 4(14). – С. 39-42.

50. Решение Октябрьского районного суда Челябинской области от 16 мая 2017 г. по делу № 12-56/52017 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://sudact.ru/> (дата доступа: 10.03.2022).

51. Решение № 2-936/2021 2-936/2021~М-711/2021 М-711/2021 от 30 июля 2021 г. по делу № 2-936/2021 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://sudact.ru/> (дата доступа: 10.03.2022).

52. Решение № 30-2-391/2021 от 28 июля 2021 г. по делу № 30-2-391/2021 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://sudact.ru/> (дата доступа: 10.03.2022).

53. Решение № 2-1356/2021 2-1356/2021~М-554/2021 М-554/2021 от 28 июля 2021 г. по делу № 2-1356/2021 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://sudact.ru/> (дата доступа: 10.03.2022).

54. Россинский, Б.В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийность на автомобильном транспорте / Б.В. Россинский // Административное право и процесс. – 2014. – № 5. – С. 8-17

55. Руднев, А.С. Юридические лица как субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, которые зафиксированы специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме / А.С. Руднев // Вестник Московского университета МВД России. – 2017. – № 6. – С. 228-235.

56. Серков, П.П. Административная ответственность: проблемы и пути совершенствования: автореф. дисс. ... д-ра юридич. наук / П.П. Серков. – М., 2010. – 29 с.

57. Статистические данные ГИБДД РФ [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru> (дата доступа: 10.03.2022).

58. Сушко, А.А. Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / А.А. Сушко, Л.Г. Бордюгов // Актуальные проблемы административного и финансового права: Сборник научных статей по итогам работы международного круглого стола, Донецк, 02 декабря 2021 года. – Донецк: Донецкий национальный университет, 2021. – С. 70-74.

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

60. Эйсмунт, В.В. Соразмерность наказания как элемент формирования законопослушности участников дорожного движения / В.В. Эйсмунт, А.А.

Бабинцев, Н.А. Чернов // Закон, государство, общество: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей Международной научно-практической конференции, Пенза, 05 января 2022 года. – Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2022. – С. 63-65.

61. Юрпалова, Д.Н. Специфика предупреждения подразделениями ГИБДД дорожно-транспортных правонарушений, совершаемых женщинами / Д.Н. Юрпалова // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 6. – С. 179-182.

62. Dambe, A. Automatic penalty charging for violation of traffic rules / A. Dambe, U. Gandhe, V. Bendre // International Journal of Advanced Research in Electrical, Electronics and Instrumentation Engineering. – 2013. – February. – Vol. 2. – Issue 2. – P. 4–7.

63. Murzina, L.I. Sredstva avtomaticheskoi fiksatsii administrativnykh pravonarushenii kak istochnik dokazatel'stv v administrativnom protsesse [Means of automatic fixation of administrative offenses as a source of evidence in the administrative process]. Penza, 2016, vol. 4, no. 2 (14), pp. 73-79.

64. Strassenverkehrsrecht – 3, aktualisierte Auflage-Berlin; Bonn: Regensburg; Walhalla, 1995 (Gesetze der Bundesrepublik Deutschland). P. 9-53.

65. Streller, M. Die Transportsicherheit in Europa / M. Streller. – Zürich: Den öffentlichen Verlag, 2007. – 210 s.

66. Roads accidents data: Switzerland (1998-2008). – Bern: DETEC, 2009. – 83 p.