

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра Конституционное и административное право

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Государственно-правовая

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

на тему Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения

Обучающийся

Э.Д. Галимова

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юрид. наук Н.А. Блохина

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

Тольятти 2023

Аннотация

Актуальность исследования обусловлена тем, что с каждым годом увеличивается количество транспортных средств, и вместе с этим возрастает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий. В настоящее время в России, соблюдение безопасности дорожного движения является достаточно актуальной проблемой, так как несмотря на то, что было проведено множество законодательных изменений в данной сфере правового регулирования, все же можно отметить, что нормы законодательства в отношении административной ответственности за нарушения правил дорожного движения не совершенны.

Целью исследования является изучение понятия, особенностей и проблемных аспектов административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Для достижения указанной цели были решены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- дать классификацию правонарушений в области дорожного движения и рассмотреть практику применения мер административной ответственности в данной сфере;
- выявить проблемы и пути повышения эффективности применения мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

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

Оглавление

Введение	4
Глава 1 Теоретические основы административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения	7
1.1 Понятие и признаки административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения	7
1.2 Основания административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения	13
Глава 2 Классификация правонарушений в сфере безопасности дорожного движения и практика применения мер административной ответственности в данной сфере	30
2.1 Понятие и классификация административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения	30
2.2 Особенности административных наказаний за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения	33
Глава 3 Проблемы и пути повышения эффективности применения мер административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения	46
3.1 Проблемы правового регулирования применения мер административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения	46
3.2 Направления повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения	52
Заключение	61
Список используемой литературы и используемых источников	65

Введение

Актуальность темы исследования. Дорожное движение является непосредственной частью нашей жизни. Каждый человек является участником дорожного движения. Законодатель не оставил без внимания данную сферу жизни, существует целый ряд законодательных актов, регулирующих безопасность дорожного движения, а также ответственность за нарушение установленных прав в данной сфере.

Вместе с тем, с каждым годом увеличивается количество транспортных средств, и вместе с этим возрастает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий. Согласно статистике Госавтоинспекции в России за 2022 г. произошло 147738 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 15158 и ранено 189671 человек. По сравнению с 2021 г., в котором произошло 168099 дорожно-транспортных происшествий, в 2022 г. отмечается уменьшение дорожно-транспортных происшествий. Данное явление можно объяснить не только улучшением состояния дорожного полотна, ужесточением требований к водителям и повышением их квалификации, но и применением административной ответственности к нарушителям правил дорожного движения.

При этом, в настоящее время в России, соблюдение безопасности дорожного движения является достаточно актуальной проблемой, так как, несмотря на то, что было проведено множество законодательных изменений в данной сфере правового регулирования, все же можно отметить, что нормы законодательства в отношении административной ответственности за нарушения правил дорожного движения не столь совершенны.

Цель исследования – изучение понятия, особенностей и проблемных аспектов административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Достижение поставленной цели предполагает решение следующих

задач:

- рассмотреть теоретические основы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- дать классификацию правонарушений в области дорожного движения и рассмотреть практику применения мер административной ответственности в данной сфере;
- определить проблемы и способы повышения эффективности применения мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Объект исследования – общественные отношения, которые образуются посредством установления и применения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Предмет исследования – нормы права, регламентирующие административную ответственность за нарушение правил дорожного движения, научные труды исследователей, материалы правоприменительной практики в данной сфере.

Теоретической основой данного исследования являлись научные труды авторов, изучавших вопросы регламентации административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, таких как О.Р. Афанасьева, Н.В. Багуцкий, Ю.В. Дадаева, Д.С. Балагаев, А.В. Годованный, А.О. Батуев, Д.Н. Бахрах, М.А. Булавинова, К.Н. Леонова, П.Н. Качалов, Г.В. Огрин, И.И. Корякин, М.М. Барашкова, Н.Д. Кочеткова, П.С. Кочкина, И.С. Лаврентьева, А.С. Квитчук, П.А. Макарецев, Н.С. Малолеткина, А.А. Мартынова, Н.П. Маюров, И.А. Новиков, Д.С. Музалевский, С.И. Орешко, Е.С. Панфилова, А.С. Писарь, А.А. Савостин, Г.Б. Сарыглар, Н.А. Скребнева, и других.

Нормативную основу исследования составили положения Конституции РФ [14], КоАП РФ [13], другие нормативные акты, регламентирующие административную ответственность за нарушение правил дорожного

движения.

Эмпирическую основу исследования составили материалы правоприменительной практики по теме исследования.

Методологическую основу исследования составили общенаучные и специальные юридические методы, в том числе анализ, синтез, аналогии, сравнительно-правовой и системный методы.

Практическая значимость заключается в возможности использования результатов, полученных в ходе исследования, законодательными органами, в процессе изменения правовой регламентации административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, а также правоприменительными органами, с целью устранения возможных правоприменительных ошибок.

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

Глава 1 Теоретические основы административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения

1.1 Понятие и признаки административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения

Одним из действенных средств профилактики правонарушений, в том числе, совершаемых в сфере безопасности дорожного движения, является правильное решение вопроса об ответственности.

Юридическая ответственность – вид социальной ответственности и государственного принуждения. Объективная социально-юридическая природа оставляет отпечаток на сущности данной разновидности социальной ответственности и государственного принуждения.

Тема понятия юридической ответственности всегда была дискуссионной, и причины тому следующие: различия в методологических подходах в исследованиях; существование различных видов, подвидов и типов юридической ответственности; сложность предмета изучения; старание меры государственного и иного принуждения свести к юридической ответственности; стремление выделить ее главный признак.

В настоящее время существует множество концепций, которые связаны с юридической ответственностью. Самыми распространенными среди них можно выделить следующие дефиниции: юридическая обязанность виновного нести меру наказания за совершение правонарушения; санкция, которая предусматривает меру карательного воздействия государства на правонарушителя; правоотношение, в рамках которого лицо, совершившее правонарушение, попадает под меру государственно-правового принуждения [40, с. 72].

Несмотря на то, что вопрос о понятии является дискуссионным, большинство правоведов сходятся во мнении, что юридическая

ответственность – обязанность лица претерпевать определенные лишения государственно-властного характера за совершенное правонарушение.

Некоторые авторы предлагают сформулировать либо узкое, либо более широкое определение юридической ответственности, взяв за основу ее признаки. В данном случае формулировка понятия будет зависеть от количества признаков, которые закладываются в основу той или иной дефиниции, другими словами от того, «сколько ее существенных признаков будет «положено» в основу той или иной дефиниции» [10, с. 7].

В связи с тем, что в юридической науке четкого определения юридической ответственности не закреплено, предлагаем внести следующее понятие: юридическая ответственность – это правовая категория, которая предполагает под собой взаимосвязь диспозиции и санкции нормы права, позитивной ответственности, мер государственного принуждения, которые гарантируют должное поведение физических лиц и ответственность юридических лиц.

За совершенное правонарушение предусматриваются определенные меры воздействия. Правонарушитель понимает, что должен будет нести юридическую ответственность за нарушение правовых предписаний с применением к нему мер государственно-принудительного воздействия. К таким мерам относятся административно-правовые, уголовно-правовые, гражданско-правовые, дисциплинарные, воспитательные и другие. К примеру, за проезд на запрещающий сигнал светофора водитель подвергается административному наказанию (штраф, лишение управления транспортным средством). Следовательно, юридическая ответственность всегда связана с государственным принуждением.

Наиболее широко сущность юридической ответственности определяется при изучении ее признаков, к которым можно отнести:

- предусмотренность ее законодательством;
- системность и обоснованность;

- наличие прямой связи с государственным осуждением, выражающимся в государственном принуждении;
- наступление для правонарушителя неблагоприятных последствий;
- обязательное условие наступления ответственности – наличие вины;
- привлечение к юридической ответственности осуществляется от имени государства;
- общественное и государственное осуждение лица, привлекаемого к ответственности;
- наличие состава субъектов охранительного правонарушения: с одной стороны – юридическое или физическое лицо, допустившее правонарушение, с другой – государство;
- привлечение к юридической ответственности только за совершение правонарушения;
- реализация в установленном законе порядке.

Все вышеперечисленные признаки являются обязательными: в случае отсутствия хотя бы одного из них, речи о юридической ответственности и быть не может; это дает возможность отличать ее от других правовых и не правовых категорий.

Исследователи отмечают, что «классификация видов юридической ответственности производится по самым различным основаниям: по органам, реализующим ответственность, по характеру санкций, по функциям. Вместе с тем, чаще всего используется классификация юридической ответственности по отраслевому признаку, и выделяется уголовная, административная, гражданско-правовая, дисциплинарная ответственность. Каждый из данных видов ответственности имеет специфическое основание (вид правонарушения), особый порядок реализации, специфические меры принуждения» [10, с. 8].

Институт административной ответственности занимает свое отдельное место в системе юридической ответственности. Исследователи отмечают, что

«особенностями, которые характерны только для административной ответственности являются:

- административная ответственность – составная часть административного принуждения, обладающая всеми качествами государственного принуждения;
- в основе административной ответственности лежит административное правонарушение;
- административная ответственность регулируется нормами административного права, которые не только содержат перечни административных правонарушений, но и регулируют этот процесс;
- субъектами административной ответственности являются физические и юридические лица;
- отличительной чертой процедуры привлечения к административной ответственности является ее простота и оперативность (по сравнению с иными видами юридической ответственности);
- административное наказание выносится органом (должностным лицом) на неподчиненных ему субъектов, в отличие от дисциплинарной ответственности;
- административное наказание не несет за собой судимость, что сближает ее с дисциплинарной ответственностью, но отличает от уголовной» [22, с. 168].

Как справедливо отмечает Е.С. Панфилова, «институт административной ответственности находится в основе системы правового регулирования безопасности дорожного движения, при этом, данная административная ответственность реализуется на практике методом административных наказаний в области дорожного движения, которое, в свою очередь, выступает решающим элементом в практике предупреждения и предотвращения административных правонарушений в сфере дорожного

движения, которые реализуется с помощью правоприменительной деятельности сотрудников ГИБДД РФ» [21, с. 15].

Под административной ответственностью за правонарушения в области дорожного движения следует понимать форму государственного принуждения. Данное понятие реализуется в процессуальной форме, закрепленной в КоАП РФ [13] и отражает «состояние лица, попавшего под неблагоприятные последствия вреда как личного, морального, так и имущественного характера в результате применения санкций со стороны государства после совершенного им административного правонарушения» [21, с. 16].

При этом, «понятие административной ответственности основано на совокупности общественных отношений, которые возникают в процессе дорожного движения, а если быть точнее, при перемещении на обустроенной и использованной полосе земли – дороге – людей и грузов с помощью транспортных средств – специально предназначенных устройств. Участниками таковых отношений могут выступать как пассажиры транспортных средств, так и пешеходы и приравненные к ним лица» [19, с. 34].

Как справедливо отмечает П.С. Калфакчян, «административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения представляет собой совокупность норм, которые запрещают определенное поведение участниками дорожного движения, за нарушение которых, предусмотрены административные наказания. Она включает в себя нормы, которые обеспечивают регламент производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения» [11, с. 83].

Для наиболее полного понимания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, следует выделить следующие ее признаки:

- административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения – механизм, который функционирует на основе административно-процессуальных норм, содержащихся исключительно в КоАП РФ и административно-материальных норм, содержащихся в нормативно-правовых актах различного уровня. К таким нормативным актам относятся региональные законы, Правила дорожного движения, федеральные законы, в КоАП РФ и др.;
- административная ответственность реализуется непосредственно после совершения административного правонарушения в области дорожного движения;
- в области дорожного движения административная ответственность реализуется в охранительном правоотношении, в ходе которого правонарушитель несет ответственность перед государством или органом исполнительной власти;
- административная ответственность есть непосредственное самостоятельное производство по делам об административных правонарушениях, то есть, административная ответственность – это «особый процессуальный порядок, включающий в себя относительно компактные и расположенные в определенном порядке группы соответствующих процессуальных действий» [46, с. 52].

Вышеперечисленные признаки отражают сущность административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Можно сформулировать общий вывод, что административная ответственность является правовым институтом, внутри которого возникают специфические по своей природе общественно-правовые отношения, которые носят строго индивидуализированный характер с наличием у обеих сторон взаимных прав и обязанностей, которые поддерживаются принудительной силой государства, предусмотренной соответствующими санкциями. Понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного

движения основано на совокупности общественных отношений, которые возникают в процессе дорожного движения, при перемещении на обустроенной и использованной полосе земли – дороге – людей и грузов с помощью транспортных средств. Цель института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения заключается в предупреждении участниками дорожного движения нарушения установленных требований методом создания установки на правомерное поведение путем использования такого средства, как наказание, наряду с другими средствами регулирования.

1.2 Основания административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения

Структура административной ответственности состоит из составных частей, в случае отсутствия одной из них исключает ответственность в целом.

В юридической литературе выделяется ряд элементов, составляющих структуру административной ответственности: «условия и основания административной ответственности; процесс производства и процедура административной ответственности; субъекты и меры административной ответственности» [9, с. 76].

Условие административной ответственности заключается в случае бездействия или в наличии виновного.

При этом, основание административной ответственности представляет систему процессуальных, нормативных и фактических факторов, которые при совместном взаимодействии могут привести к указанному виду ответственности.

Субъекты ответственности «поглощаются» категорией «фактическое основание ответственности», которым выступает «действие или бездействие конкретного лица, нарушающего правовые предписания, охраняемые

административными санкциями, то тогда структуру административной ответственности можно представить уже в более узком виде, а именно: основания административной ответственности; меры административной ответственности; механизм реализации административной ответственности производство» [6, с. 78].

Необходимо отметить, что понятие «основание административной ответственности» в различных источниках трактуется по-разному.

В течение длительного времени, основанием юридической ответственности являлось правонарушение. Со временем, стали выделять два основания, к которым относили правонарушение и закон. Принято считать, что правонарушение является фактическим, хотя и обладает юридическим значением, а закон – юридическим основанием [21, с. 16].

Однако, имеется и другое мнение в отношении основания административной ответственности. Так, под фактическим основанием ряд исследователей выделяют акт поведения человека, который противоречит нормам, а под юридическим основанием выделяли состав административного проступка [38, с. 159].

В процессе развития института административной ответственности как отдельного вида процессуальной деятельности перечень оснований постепенно изменялся. Так, например, А.О. Батуев выделяет три основания административной ответственности:

- «процессуальное основание – в данном случае речь идет об акте компетентного субъекта о наложении конкретного наказания за конкретное административное нарушение;
- нормативное основание, под ним понимается система норм, которая регламентирует административную ответственность;
- фактическое основание представляет административное нарушение, которое выделяет противоправное деяние определенного субъекта,

нарушающее правовые предписания, охраняемые административными санкциями» [4, с. 24].

Соглашаясь с вышеуказанным автором, можно отметить, что для административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, также как для всех видов юридической ответственности, основания имеют нормативный, фактический и процессуальный характер.

Исследователи отмечают, что «отсутствие нормативной основы означает отсутствие юридической ответственности. В подобном случае ответственность может быть моральной, нравственной, но не юридической» [5, с. 177].

Нормативные основания административной ответственности в области нарушения правил дорожного движения – «комплекс действующих правовых норм, в которых закреплены виды административных наказаний, порядок и принципы их применения, составы административных правонарушений; порядок производства по делам об административных правонарушениях; порядок исполнения постановлений о назначении административных наказаний» [41, с. 7].

Базовые нормы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения содержатся в Конституции РФ. В задачи Конституции РФ входит обеспечение гарантий населению в реализации всех их юридических возможностей на равных условиях. Согласно ч. 2 ст. 1 Конституции РФ «человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства» [14].

Обеспечение безопасности в сфере дорожного движения регулируется Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [44], который, как отмечают исследователи, «установил правовые основы обеспечения безопасности на территории Российской Федерации и направлен на охрану здоровья граждан, защиту интересов всего общества и государства путем снижения дорожно-транспортных

происшествий. Принципами обеспечения безопасности дорожного движения, которые закреплены в законе и являются базовыми постулатами в данной сфере, являются приоритет жизни и здоровья граждан, соблюдение их интересов при обеспечении безопасности дорожного движения, а также ответственность государства в сфере безопасности дорожного движения» [46, с. 46].

Обращая внимание на понятие «безопасность дорожного движения» следует отметить, что в нормативных актах данный термин раскрыт в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий» [44]. Такая формулировка, как «обеспечение безопасности дорожного движения» подразумевает правила о доступе к эксплуатации транспортных средств, правила эксплуатации для отдельных видов транспорта, правила перевозки людей и грузов и т.д.. Сама формулировка «эксплуатация транспортного средства» понимается как период «жизни» транспортного средства, использующийся по прямому назначению. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, отражены в Постановлении Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» [29].

Как отмечают исследователи, «в отечественной правовой системе длительный период времени существовал своеобразный правовой вакуум, обусловленный отсутствием специального нормативно правового акта, принятого на федеральном уровне, устанавливающего основы и принципы организации дорожного движения» [46, с. 47]. Данная правовая коллизия была отчасти разрешена в 2017 г., что было обусловлено принятием Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [45]. Так, «предмет правового регулирования данного

нормативно правового акта объединил все существенные аспекты, связанные с регламентацией организации дорожного движения в качестве специфического направления государственной политики. В частности, его нормы определяют необходимые основания для осуществления административно правового воздействия в данной сфере» [46, с. 48].

Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» [43] закрепляет положения о создании дополнительных мер безопасности в области дорожного движения.

Постановление Правительства РФ от 19 сентября 2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» [28] содержит положения о необходимости ведения отчетности обо всех дорожно-транспортных происшествиях, а также о количестве погибших и пострадавших.

Особую роль в системе правового регулирования института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения играет КоАП РФ, на основании которого определен перечень правонарушений, наказание за них, порядок привлечения к административной ответственности и организации производства по делам об административных правонарушениях в данной сфере.

Значительную роль в сфере установления ответственности за правонарушения в области дорожного движения играют специальные кодифицированные акты РФ и ее субъектов с ограничениями полномочий субъектов согласно ст. 1.3 КоАП РФ о приоритете федерального законодательства над региональным.

Нужно отметить, что Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Правила дорожного движения не содержат мер административной ответственности, а являются базой содержащей в себе

принципы и правила поведения для граждан, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, профессиональной деятельностью которых является перевозочный процесс. Именно на этой базе и строятся гипотеза и диспозиция статей главы 12 КоАП РФ.

В данной связи, рядом исследователей справедливо отмечается, что «фактическим основанием административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения становится само правонарушение, нормативным являются соответствующие нормы административной ответственности, а процессуальным – постановление о вынесенном административном наказании. На практике, административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения является результатом применения ее фактических и нормативных оснований» [11, с. 84].

В ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ административное правонарушение определяется как «виновное и противоправное действие или бездействие юридического или физического лица, за совершение которого предусмотрена административная ответственность согласно законам субъектов РФ и КоАП РФ» [13].

Исходя из данного понятия, к признакам административного правонарушения в области нарушения правил дорожного движения можно отнести:

- «общественную опасность;
- административную противоправность, схожую по своей природе с уголовной противоправностью, но отличающаяся от нее степенью опасности совершенных деяний;
- административное правонарушение – это сознательное волевое действие или бездействие отдельного человека или группы лиц;
- совершается физическим или юридическим лицом;
- наличие вины правонарушителя (обязательный признак), мотива и цели (факультативные признаки);

- наказуемость; неизбежность наказания за совершение административного правонарушения работает в двух направлениях: с одной стороны, это угроза, потенциальная возможность применения наказания за противоправное поведение; с другой стороны – реальное применение административной санкции» [11, с. 85].

Так, исследователи отмечают общественную опасность правонарушений в данной сфере, суть которой состоит в том, что нарушения Правил дорожного движения создают угрозу безопасности дорожного движения, они способны привести к возникновению дорожно-транспортных происшествий, влекущие за собой не только повреждение транспортных средств, сооружений, грузов, но и причинение вреда здоровью и гибели людей [39, с. 42].

Важным признаком административного правонарушения является противоправность, означающая, что нарушаются нормы права при совершении административного правонарушения. По мнению Д.Н. Бахраха, у административных правонарушений противоправность двоякая: «они нарушают регулятивную норму и норму административную, охраняющую эту норму своей санкцией» [5, с. 244].

Такой признак, как виновность, характеризуется наличием ответственности за совершение административного правонарушения. В КоАП РФ данный признак закреплён на уровне принципа административной ответственности. Согласно ч. 1 ст. 1.5 КоАП РФ, лицо может быть привлечено к административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина. Из этого следует, что в случае отсутствия вины исключается признание деяния административным правонарушением.

Ещё одним признаком административного правонарушения является наказуемость, характеризующимся наличием санкции за совершение

правонарушения. Из данного признака следует, что любая норма должна быть защищена от ее нарушения в виде применения мер принуждения к нарушителю.

Следует учесть, что деяние, включающее признаки административного правонарушения, не в каждом случае является таковым, так, в случае его отсутствия лицо не может быть привлечено к административной ответственности.

К элементам, входящим в состав административного правонарушения в области дорожного движения, можно отнести объект, объективную сторону, субъект, субъективную сторону.

В случае отсутствия хотя бы одного из элементов, отсутствует состав административного правонарушения. Примером может послужить Постановление судьи Петрозаводского городского суда Республики Карелия, в котором прекращено возбужденное в отношении Е.И. Агапитова производство по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ, в связи с отсутствием состава административного правонарушения. В соответствии с протоколом об административном правонарушении Е.И. Агапитову вменялись в вину те обстоятельства, что он в 18 часов 10 минут на перекрестке улиц Антикайнена и Гоголя в г. Петрозаводске, управляя автомобилем при выполнении левого поворота с ул. Антикайнена на ул. Гоголя на разрешающий сигнал светофора, в нарушение п. 13.4 и 1.5 Правил дорожного движения не предоставил преимущество в движении автомобилю, который двигался по ул. Антикайнена прямо во встречном направлении, совершив с ним столкновение. В результате дорожно-транспортного происшествия водителю встречного автомобиля причинен легкий вред здоровью. Судья при рассмотрении дела не усмотрел в действиях Е.И. Агапитова состава административного правонарушения, в связи, с чем прекратил производство по делу по соответствующему основанию. По делу установлено и не оспаривается, что Е.И. Агапитов

осуществил въезд на перекресток в целях выполнения левого поворота на разрешающий сигнал светофора. Таким образом, при разъезде со встречным автомобилем не обладал преимущественным правом проезда перекрестка. Соответственно, судьей обоснованно не усмотрено нарушений п. 13.4 и 1.5 Правил дорожного движения в действиях Е.И. Агапитова, который при завершении маневра вправо был рассчитывать на остановку движущегося навстречу автомобиля перед перекрестком в соответствии с требованиями Правил дорожного движения [30].

К такому элементу, как объект административного правонарушения в области дорожного движения, исследователи относят «общественные отношения, складывающиеся в процессе обеспечения безопасности дорожного движения, а также установления порядка эксплуатации транспортных средств» [21, с. 16].

Объект административного правонарушения может быть:

- «общим – когда общественные отношения регулируются различными отраслями права;
- родовым – являющимся частью общего объекта с однородной природой общественных отношений;
- видовым – частью родового объекта» [11, с. 85].

Как отмечает В.А. Сычева, «объективная сторона как элемент состава административного правонарушения в области дорожного движения представляет собой противоправное деяние лица, связанное с нарушением правил дорожного движения, правил эксплуатации транспортных средств и железнодорожных переездов и поддержания состояния дорог» [41, с. 8].

В научной литературе встречаются различные точки зрения в отношении понимания объективной стороны. Так, Г.Б. Сарыглар под объективной стороной понимает «деяние виновного лица (действие или бездействие), причиняющее вред юридическим правоотношениям в сфере административного регулирования» [39, с. 142]. По мнению А.А. Савостина,

объективная сторона включает в себя те признаки, характеризующие его внешние проявления, предусмотренные нормами административного права [38, с. 160].

Фактически, единственным обязательным признаком объективной стороны является лишь деяние (негативные последствия и причинно-следственная связь необходимо исключительно в рамках материальных составов). В наиболее общем смысле, деяние может быть определено как волевой и сознательный поведенческий акт, причиняющий общественным отношениям какой-либо вред.

При этом, деяние может иметь две формы выражения: активные действия и бездействие. Первая форма подразумевает активное поведение, а последняя – поведение пассивное, заключающееся в неисполнении тех или иных обязательных для соответствующего субъекта требований. Другими словами, на субъекта в определенных условиях возлагает обязанность действовать определенным образом, однако субъект данную обязанность не исполняет. Практика показывает, что такая обязанность может быть установлена как непосредственно в законе либо другом нормативно-правовом акте (включая подзаконные), так и в содержании отдельного договора, распоряжения или приказа.

Совершаемое виновным лицом деяние может быть:

- продолжаемым (означает, что оно состоит из комплекса противоправных деяний, совершение которых преследует единую цель, в связи с чем все деяния расцениваются в качестве одного административного правонарушения);
- длящимся (предполагает совершение противоправного деяния с последующим длительным неисполнением какой-либо возложенной на соответствующее лицо обязанности);
- собирательным (подразумевает, что деяние включает в себя совокупность противоправных и тождественных друг другу деяний).

Можно выделить некоторые группы признаков, характеризующие объективную сторону административного правонарушения в области дорожного движения, такие как факультативные и обязательные.

Как отмечают исследователи, «обязательным признакам административного правонарушения относятся противоправные деяния, возникшие негативные последствия и причинно-следственная связь между деянием и наступившими после совершения деяния неблагоприятными последствиями» [1, с. 223].

Так, А.С. Писарь отмечает, что «примером противоправного деяния будет превышение установленной скорости движения, несоблюдение требований дорожных знаков и т.д. К возможным неблагоприятным последствиям подобных действий можно отнести: создание угрозы безопасности в дорожном движении, помехи другим участникам движения и т.д. Установить причинно-следственную связь, означает – выявить обстоятельства возникновения негативных последствий, установить причины их возникновения, какова степень влияния данного деяния на величину этих последствий и т.д.» [22, с. 169].

Отдельно необходимо остановиться на объективной стороне административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.24 КоАП РФ. Так, легкий вред здоровью и вред средней тяжести может наступать при различных повреждениях организма: переломов, ушибов и т.д. В любом случае, для определения степени тяжести вреда здоровью необходимо получить соответствующее заключение медицинской организации.

Поскольку состав правонарушения, предусмотренный в ст. 12.24 КоАП РФ, является материальным, то правоприменитель также должен установить наличие причинной связи между действиями лица, которым нарушены конкретные пункты правил дорожного движения, и наступившими последствиями.

На практике могут возникать вопросы с установлением причинной связи между совершенным деянием в виде нарушения правил дорожного движения и наступлением последствий. Причинная связь должна быть прямой и непосредственной – именно деяния виновного лица, которые выразились в нарушении им правил дорожного движения и ли правил эксплуатации транспортного средства, должны привести к указанным последствиям. Правоприменителю также необходимо оценить и отразить в процессуальных документах причинную связь. Также при установлении причинной связи используется метод исключения иных обстоятельств, которые могли повлиять на управляемость транспортного средства. Для этого назначается автотехническая экспертиза.

Сложности в данной категории правонарушений при установлении причинной связи могут наступать, если правила дорожного движения нарушены сразу несколькими участниками дорожного движения, а также когда в развитие событий вмешиваются вспомогательные факторы. В связи с этим, причинная связь по данным делам имеет определенные особенности, поскольку по ряду воздействия множества факторов может носить ситуативный и во многом случайный характер.

Для разрешения вопроса о том, существовала ли причинная связь между нарушением Правил и наступившими последствиями, специалистами рекомендуется использовать метод искусственного изолирования правоприменителем произошедшего дорожно-транспортного происшествия от других взаимосвязей, вычленение при этом нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, которое управляло транспортным средством, и тех тяжких последствий, которые наступили при данном дорожно-транспортном происшествии. На первом этапе необходимо установить был ли сам факт нарушения Правил. Если нарушений не было, то говорить о правонарушении нельзя. Далее необходимо охарактеризовать саму причинную связь – она должна быть необходимым условием наступления

указанных в законе последствий. Все это вместе взятое позволяет судить о наличии причинной связи между деянием и его последствием.

Как отмечают исследователи, «к факультативным признакам объективной стороны административных правонарушений в области дорожного движения можно отнести время – отрезки времени, в которые совершение определенных действий противоправно (например, действие некоторых дорожных знаков и т.д.); место – определенные территории с предписанными правилами поведения (железнодорожные пути, автомагистрали, перекрестки); средства – запрещенные к использованию предметы и приспособления, которые образуют состав административного правонарушения (например, установка незаконного дополнительного оборудования на автомобиль); способ – конкретная форма действий, как вариант – порядок действий, последовательность и приемы; обстоятельства, включая обстановку совершения правонарушения (например, состояние опьянения лица, отсутствие необходимых документов или права управления транспортным средством)» [39, с. 145].

Субъектами правонарушения в области дорожного движения могут быть физические и юридические лица. При этом, исследователи обоснованно отмечают, что «физическим лицом как субъектом правонарушения в данной сфере может быть только вменяемое лицо, достигшее необходимого возраста» [6, с. 79]. Согласно ст. 2.3 КоАП РФ, административная ответственность наступает по достижении шестнадцати лет. Однако, необходимо отметить, что по достижении возраста четырнадцати лет у лиц также появляются некоторые права, такие как – право управления велосипедом, санями, быть погонщиками вьючных, верховых животных. По достижении шестнадцати лет появляется право управлением мопедами, мотороллерами и мотоколясками, а по достижении восемнадцати – право управления автомобилями, трамваями и троллейбусами.

Рассматривая такое понятие, как субъект правонарушения в области дорожного движения, необходимо обратить внимание на его классификации в научной литературе. Согласно точке зрения Е.С. Панфиловой, субъекты правонарушения подразделяются на несколько групп – общие, специальные и особые. Так, к общим субъектам относятся вменяемые физические лица, совершившие правонарушения и достигшие возраста шестнадцати лет. К специальным относят лиц, осуществляющие свои профессиональные функции, а также лиц, обладающие специальным правом, например, инспекторы дорожного движения и водители транспортных средств. Особую группу составляют водители-инвалиды, беременные женщины, лица, обладающие статусом судьи, прокурора и т.д. [21, с. 14].

Следует также отметить, что некоторые ученые не относят водителей транспортных средств к специальным субъектам. Так, по мнению О.Р. Афанасьевой, «для установления признаков субъекта по делам об административных правонарушениях, которые предусмотрены гл. 12 КоАП РФ, а именно «водителя», достаточно признания факта управления транспортным средством вменяемым физическим лицом» [1, с. 223]. С этой позицией можно согласиться, поскольку под термином «водитель» понимается лицо, управляющее транспортным средством несмотря на положение данного лица и на его цели управления транспортным средством.

Также, к субъектам административного правонарушения в области дорожного движения, помимо водителя, относят также и остальных участников дорожного движения, таких как: пешеход, пассажир транспортного средства, лица, управляющие мопедами, велосипедами. К субъектам относятся должностные лица, например, те лица, в чьих обязанностях состоит контроль над техническим состоянием и эксплуатацией транспортных средств, за перевозку, за состоянием дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений.

Юридические лица как субъекты дорожных правонарушений упоминаются в некоторых статьях главы 12 КоАП РФ, например ст. 12.31.1, ст. 12.32, ст. 12.33, ст. 12.34, п. 3 ст. 12.2, п. 1, 2 ст. 12.4, п. 3 - 6 ст. 12.23 КоАП РФ.

Такой элемент состава административного правонарушения, как субъективная сторона административного правонарушения – это «психическое отношение субъекта к противоправному действию или бездействию и его последствиям» [11, с. 85].

В науке административного права является дискуссионным вопрос о субъективной стороне рассматриваемой категории административных правонарушений. В комментариях исследователей к одним и тем же составам административных правонарушений может указываться на различную форму вины. Так, в одних комментариях можно найти мнение, что правонарушение совершается только умышленно, в других – как умышленно, так и по неосторожности. При этом, во втором варианте специалисты не поясняют вопрос о том, каким именно образом следует дифференцировать ответственность правонарушителя в зависимости от того, какая форма вины имела место при совершении им правонарушения. Как известно, на размер и вид наказания влияет не только общественная вредность самого правонарушения, но и характер вины правонарушителя. Общеизвестным считается, что административное правонарушение, совершенное по неосторожности, является менее опасным, чем совершенное умышленно [9, с. 76].

Согласно КоАП РФ, административное правонарушение признается совершенным умышленно в том случае, если лицо осознавало противоправный характер совершенного деяния и возможных негативных последствий и сознательно допускало их (прямой умысел) или же отнеслось к нему безразлично (косвенный умысел). Совершенное неумышленно административное правонарушения признается то правонарушение, при

котором лицо проявило легкомыслие и небрежность, заключающееся в том, что лицо надеялось не допустить негативные последствия или же не предвидело наступление последствий, хотя могло их предвидеть.

Мнение о том, что административные правонарушения в области дорожного движения могут совершаться по неосторожности, основывается на позиции определенных авторов о том, что неосторожная форма вины может быть в формальных составах. Неосторожная форма вины заключается в неосознании лицом противоправности его действий при их совершении, хотя оно могло и должно было это осознавать [46, с. 49].

Вместе с тем, стоит признать, что достоверно точно определить то, что виновное лицо не знало о противоправности своего деяния невозможно, более того, лицо, имеющее водительское удостоверение должно знать и соблюдать правила дорожного движения, и иные правила. Кроме того, действует и принцип равенства всех перед законом, исходя из которого следует признать, что формальные составы административных правонарушений могут быть только умышленными. Для формальных составов характерно то, что для привлечения к административной ответственности в большинстве случаев достаточно нарушения определенных правил (правила дорожного движения, перевозки опасных грузов и т.д.), при этом не требуется, чтобы наступили конкретные последствия, поэтому для них характерна умышленная форма вины.

При квалификации административного правонарушения, совершенного юридическим лицом, также необходимо устанавливать его вины. В настоящее время вина юридического лица является одной из наиболее сложных и противоречивых категорий в административном праве. При введении административной ответственности организаций законодатель учел сложившийся опыт правоприменения. Вина юридического лица имеет отличное от вины физического лица содержание. При ее определении компетентные органы не должны руководствоваться нормой, содержащейся в

ст. 2.2 КоАП РФ, поскольку она распространяет свое действие только на физических лиц, поскольку традиционно их вина определяется через психику, что является неприемлемым для организаций.

Организация признается невиновной в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что ей были предприняты все меры, которые зависели от нее по соблюдению определенных правил и норм, но по причине не зависящих от нее объективных обстоятельств принятие подобных мер не смогло предотвратить нарушение таких правил и норм. В правоприменительной практике встречаются различные виды обстоятельств:

- неправомерные (преступные) действия неизвестных лиц;
- отсутствие на счету денежных средств у юридических лиц, которые финансируются из бюджета (например, государственные и муниципальные учреждения), которые необходимы для соблюдения определенных требований норм и правил и т.д.

Не исключает вину юридического лица то обстоятельство, что противоправное деяние совершено работником данного предприятия: руководителем, мастером и так далее [6, с. 80].

В целом, проведенное исследование позволяет сформулировать следующие выводы:

Для административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, также как для всех видов юридической ответственности, основания имеют нормативный, фактический и процессуальный характер. Фактическим основанием административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения является само правонарушение, нормативным являются соответствующие нормы административной ответственности, а процессуальным – постановление о вынесенном административном наказании.

Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за

которое КоАП РФ установлена административная ответственность, являющаяся главным средством обеспечения правопорядка в сфере государственного управления. У административного правонарушения в области дорожного движения выделяются свои признаки, отличающие его от других видов правонарушений и благодаря чему его по праву можно считать особым видом правонарушений. Общественные отношения, которые обеспечивают безопасность дорожного движения являются объектом данного вида правонарушений.

Глава 2 Классификация правонарушений в сфере безопасности дорожного движения и практика применения мер административной ответственности в данной сфере

2.1 Понятие и классификация административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения

Необходимо отметить, что административные правонарушения в области дорожного движения различаются между собой по различным основаниям. Так, возможна их классификация в зависимости от объекта правонарушения, административного наказания, применяемого за совершение правонарушения, вида субъекта, совершившего правонарушение и т.д.

В первую очередь, административные правонарушения в области дорожного движения можно классифицировать согласно родовому объекту административного правонарушения. Так, «к посягающему на безопасность дорожного движения административному правонарушению можно отнести управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ), а к посягающему на установленный порядок управления транспортными средствами административному правонарушению можно отнести управление транспортным средством, не прошедшего технического осмотра и т.д. (ст. 12.1 КоАП РФ)» [10, с. 9].

Также, необходимо обратить внимание на классификацию административных правонарушений в области нарушения правил дорожного движения по субъекту правонарушения. Физическим лицом могут совершаться все правонарушения, закрепленные в главе 12 КоАП РФ. К правонарушениям, совершаемым должностным лицом, можно отнести ст. 12.21 КоАП РФ (нарушение правил буксировки и перевозки грузов), ст. 12.31 КоАП РФ (допуск к управлению находящегося в состоянии опьянения или не имеющего права управления транспортным средством водителя) и т.д. К

правонарушениям, совершаемые юридическим лицом, относят повреждения дорожных сооружений (ст. 12.33 КоАП РФ), несоблюдение требований при строительстве дорожных сооружений по обеспечению безопасности дорожного движения (ст. 12.34 КоАП РФ) и т.д.

Можно отметить, что водитель является основным субъектом административного правонарушения в области дорожного движения. Например, к правонарушениям, совершаемые водителем относят нарушение правил регистрации и оснащения автомобиля, нарушение правил дорожного движения и правил перевозки.

Далее, необходимо рассмотрение классификации административных правонарушений в области дорожного движения со стороны объективной стороны. Административные правонарушения данного вида состоят в факте противоправного поведения, т.е. по конструкции объективной стороны являются формальными. Вместе с тем, по своей конструкции могут быть также и материальные, которые несут за собой после совершения правонарушения неблагоприятные последствия. Так, правонарушения, повлекшие причинение легкого вреда здоровью потерпевшему (ст. 12.24 КоАП РФ), материальными являются составы образуют правонарушения, повлекшие причинение легкого вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.24 КоАП РФ), создание помех в движении транспортных средств (ст. 12.30 КоАП РФ).

При классификации административных правонарушений в зависимости от субъективной стороны можно различать правонарушения, совершенные по неосторожности и в форме умысла [7, с. 9]. Так, субъективная сторона ст. 12.16 КоАП РФ «Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги» характеризуется либо прямым умыслом, либо неосторожностью, тогда как в ст. 12.9 КоАП РФ субъективная сторона характеризуется только умыслом.

Говоря про общественную опасность, следует заметить, что в научной среде существует спор относительно общественной опасности

административных правонарушений в области дорожного движения. Данное понятие рассмотрено многими учеными, у которых различные точки зрения по данному вопросу. Например, согласно первой позиции, у административных правонарушений общественная опасность отсутствует вовсе. Так, по мнению А.В. Богданова, борьба с административными правонарушениями ведется по той причине, что они могут привести к нанесению ущерба интересам общества [6, с. 78]. Вторая позиция полностью раскрывается Д.Б. Булгаковым, считающим, что административные правонарушения имеют общественную опасность, различаясь только по степени такой опасности [8, с. 287]. Можно отметить, что позиция о признании административного правонарушения в сфере дорожного движения общественно опасным деянием верна, поскольку оно влияет на безопасность дорожного движения. Если проанализировать первую позицию, то общественно опасными являются только такие административные правонарушения, сопровождающиеся причинением легкого вреда здоровью пострадавшего, а все остальные правонарушения признать не влияющими на безопасность дорожного движения. Несмотря на различные позиции, следует учесть, что именно признание общественной опасности административных правонарушений повлекло за собой применение административных санкций.

Административные правонарушения в зависимости от объекта правонарушения могут иметь разную степень общественной опасности, по которой также отличаются меры административного взыскания. Так, за правонарушения с меньшей степенью общественной опасности, как правило, в качестве административного наказания применяется или административный штраф, или предупреждение. Данные правонарушения прямо не влияют на безопасность дорожного движения. В качестве примера можно привести ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ. За совершение данного правонарушения административное наказание заключается в вынесении предупреждения или наложении административного штрафа в размере 500 рублей. За совершение

правонарушений, объектом которых являются материальные ценности, влекущие за собой определенную общественную опасность и угрозу безопасности дорожного движения, применяется штраф (ст. 12.6 КоАП РФ, здесь в качестве наказания предусмотрено наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей). За совершение правонарушений, которые несут непосредственную угрозу безопасности дорожного движения, объектом которых помимо имущества является жизнь и здоровье граждан, с высокой степенью общественной опасности, применяется лишение права управления транспортным средством и штраф. Пример данного правонарушения – ст. 12.8 КоАП РФ.

Таким образом, по итогам проведенного исследования можно сформулировать общий вывод, что исходя из рассмотрения административных правонарушений в области дорожного движения следует, что они отличаются друг от друга объектом – отношения, которым наносится ущерб, субъектом – лицо, кем совершено правонарушение, а также степенью общественной опасности и степенью влияния на безопасность дорожного движения. В зависимости от степени опасности административных правонарушений различаются также и административные наказания, вменяемые за совершение правонарушений в области дорожного движения.

2.2 Особенности административных наказаний за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения

С точки зрения правовой сущности, административное наказание – форма государственного реагирования на совершенное лицом противоправное деяние (административное правонарушение). Целью назначения административного наказания, кроме прочего, является перевоспитание правонарушителя в духе уважения права и соблюдения законов, а также специальная и частная превенция будущих административных правонарушений.

Административное наказание является лишь одной из разновидностей мер административного принуждения и отличается от всех иных мер не только порядком применения, но также основаниями применения и преследуемыми целями.

В результате применения административного наказания на виновное лицо оказывается либо материальное, либо моральное воздействие. При этом, необходимо отметить, что одно и то же административное наказание может оказывать одновременно и материальное, и моральное воздействие (например, административные арест или исправительные работы). Назначая и применяя то или иное административное наказание, правоприменитель дает негативную оценку совершенного соответствующим лицом деяния.

Негативные последствия, которые влечет за собой факт назначения административного наказания, могут быть достаточно разнообразными и по своему характеру бывают моральные, денежные, имущественные либо обращенные к личности правонарушителя, ограничивая подобным образом его личные права.

В области дорожного движения применяются следующие виды административных наказаний:

- предупреждение;
- административный штраф;
- конфискация орудия или предмета совершения правонарушения;
- лишение специального права, предоставленного физическому лицу;
- административный арест;
- обязательные работы.

Предупреждение как вид административного наказания – это мера административного наказания, выраженная в официальном порицании физического или юридического лица. Как вид административного наказания за правонарушения в области дорожного движения, предупреждение устанавливается за впервые совершенное лицом правонарушение при условии

отсутствия причиненного вреда. Данный вид наказания выносится исключительно в письменной форме, в устной форме предупреждение административным наказанием не является. Так, предупреждение может быть вынесено за нарушение требований о регистрационных знаках, за отсутствие у водителя при себе документов на право управления транспортным средством, а также за передачу управления лицу, не имеющего при себе документов и т.д.

Значительная часть административных правонарушений в области безопасности дорожного движения (глава 12 КоАП РФ) предусматривает применение альтернативного наказания в виде предупреждения либо административного штрафа.

Вместе с тем, необходимо отметить, что даже если санкциями статьи КоАП РФ установлено альтернативное наказание в виде предупреждения, оно не всегда может быть применено. Вынесение предупреждения не возможно за нарушения правил дорожного движения, повлекших совершение дорожно-транспортных происшествий и при повторном совершении однородного административного правонарушения, если за совершение первого административного правонарушения лицо уже подвергалось административному наказанию, по которому не истек срок, предусмотренный ст. 4.6 КоАП РФ, где сказано, что лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного наказания.

Административный штраф – установленная государством мера административного наказания за совершение административного правонарушения в виде денежного взыскания, применяемая в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим

правонарушителем, так и другими лицами. Этот вид наказания за правонарушения за правонарушения в области нарушения правил дорожного движения является чаще всего применимым [9, с. 75].

Действующий КоАП РФ содержит положения, придающие административному штрафу предупредительную и профилактическую направленность.

КоАП РФ предусмотрено применение административного штрафа совместно с другими видами административного наказания, например, лишение специального права, предоставленного физическому лицу (ст. 12.8, ст. 12.26 КоАП РФ). Лицу, совершившее правонарушение, может быть назначен административный штраф совместно с другими видами административных наказаний, такие как конфискация орудия или предмета совершения правонарушения (ст. 12.4, ст. 12.5 КоАП РФ).

В данном случае, административный штраф является основным видом административного наказания, а дополнительным – конфискация орудия совершения или предмета совершения правонарушения.

Так, например, согласно Постановлению мирового судьи, «Н. был привлечен к административной ответственности по факту совершения административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ и ему было назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок один год шесть месяцев» [27].

Размер административного штрафа не может быть менее ста рублей, а за совершение административного правонарушения в области дорожного движения – менее пятисот рублей, за исключением случая, предусмотренного ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ (не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа административный штраф может быть уплачен в размере половины суммы наложенного

административного штрафа).

Согласно статье 3.5 КоАП РФ, административный штраф является денежным взысканием, выражается в рублях и устанавливается для граждан – в размере, которая не превышает пяти тысяч рублей; для должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; для юридических лиц – одного миллиона рублей.

При этом за ряд нарушений, перечисленных в части 1 вышеуказанной статьи, размер штрафа может достигать пятисот тысяч рублей для граждан, одного миллиона рублей для должностных и шестидесяти миллионов рублей для юридических лиц. По административным правонарушениям, назначенным за совершение нарушений в области дорожного движения, размер максимального штрафа составляет для граждан – тридцать тысяч рублей, сто тысяч рублей для должностных и пятисот тысяч рублей для юридических лиц. На размер административного штрафа прямо пропорционально влияет форма вины субъекта, предусмотренная ст. 2.2 КоАП РФ. За исключением размера административного штрафа, которая исчисляется в рублях, штраф может выражаться и в иных величинах, размер которых прямо установлен п. 1 - 15 ч. 1 ст. 3.5 КоАП РФ.

При этом, как обоснованно отмечается исследователями, «применение фиксированного штрафа на практике, и как основное и как дополнительное наказание, имеет негативную сторону, обусловленную тем, что в этих случаях исключается возможность учесть смягчающие, отягчающие обстоятельства, материальное положение лица и т.п. На основании этого можно сказать, что теряется практический смысл и принципы применения наказания (справедливость, соразмерность)» [8, с. 287].

В качестве примера, можно привести Постановление Мирowego судьи, в котором «Т. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ, Ссылка Т. на то, что автомобиль устройствами, препятствующими идентификации государственных номеров, оборудован не был, опровергается

доказательствами, которые получили оценку судьей в соответствии с требованиями ст. 26.11 КоАП РФ. Указание в жалобе на то, что назначенное наказание в виде штрафа в размере 5 000 рублей является несправедливым, не может повлечь отмену судебных постановлений» [26].

В другом деле, также по ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ, «по жалобе Р., несогласного с размером штрафа, судья указал, что ссылка Р. на то, что при назначении наказания мировой судья не принял во внимание наличие обстоятельств, смягчающих административную ответственность, а именно: его трудовая деятельность связана с передвижением на объекты загородной недвижимости, в связи с чем лишение его права управления транспортным средством отразится на материальном положении его семьи, наличие у него на иждивении жены и двух несовершеннолетних детей, не может повлечь удовлетворение жалобы, так как данные обстоятельства при оценке их в совокупности, а также с учетом обстоятельства, отягчающего административную ответственность, не могли повлиять на вид и размер назначенного Р. наказания.

Следовательно, оснований для признания, назначенного Р. наказания несправедливым вследствие его чрезмерной суровости и смягчения наказания, о чем заявитель просит в жалобе, не имеется» [23].

Среди административных наказаний за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения достаточно часто применяется лишение специального права, предоставленного физическому лицу.

Под лишением специального права понимается мера государственного принуждения, применяемая за проступок, который носит грубый или постоянный характер. Принцип такого наказания представляет собой ограничение гражданина, реализовать своё специальное право в определенный промежуток времени. Данный вид наказания считается одним из наиболее строгих, в сопоставлении с другими, так как гражданин лишен возможности осуществлять определенную группу прав.

Суть такой административной санкции заключается в утрате нарушителем, официально предоставленного ему права заниматься конкретной деятельностью. Лишение такого права происходит за грубые нарушения порядка, установленного административным законом. Чаще всего, такие правонарушения представляют общественную опасность, то есть при их осуществлении появляется угроза жизни и здоровью граждан. По понятным причинам, данные действия нарушают внутренний распорядок общества, общественный порядок. В связи с этим, основная цель вышеуказанных наказаний состоит в борьбе с правонарушителем, и профилактики противоправных деяний, связанных с осуществлением специальных прав.

Лишение прав на управление автомобилем, является одним из наиболее эффективных и законных способов воздействия на водителей, допустивших грубое нарушение правил дорожного движения. Данная мера является достаточно серьезной и используется исключительно в случаях, когда существует угроза жизни и здоровья других граждан.

Стоит отметить важный момент, что такая санкция, как лишение прав, принадлежит исключительно к компетенции суда, в то время как оформление административного штрафа за нарушение правил дорожного движения относится напрямую к полномочиям сотрудников ГИБДД.

Самое распространенное административное лишение специального права в данной сфере – лишение права управления транспортными средствами (лишение водительского удостоверения или удостоверения тракториста-машиниста (тракториста)). Особенностью данного документа является то, что возрастной ценз имеет зависимость от необходимой категории. Некоторые категории разрешают получить данное удостоверение в 16 лет, другие же лишь после 22 лет при наличии стажа.

В соответствии с п. 3 ст. 3.8 КоАП РФ, недопустимо применять такую санкцию, как лишение права управления транспортными средствами, к лицам с инвалидностью. Вместе с тем, существует ряд ограничений и для этой

группы лиц.

Преимущественно, ограничения распространяются на следующие ситуации.

Так, одним из наиболее острых и опасных случаев является вождение автомобиля в нетрезвом виде, или дозволение водить транспорт лицу в таком виде (ч. 1, 2 ст. 12.8 КоАП РФ).

Когда физическое лицо, несмотря на привлечение к ответственности, совершает повторное нарушение скоростного ограничения, это установлено ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, а также повторное нарушение правил проезда через пути железнодорожного сообщения.

Об исключении из вышеуказанной нормы можно говорить в ситуации, когда имело место причинение легкой и средней степени телесного повреждения вследствие нарушения норм движения и эксплуатации транспорта, что соответствует ст. 12.24 КоАП РФ.

Отказ от тестирования на алкоголь также является основанием привлечения к ответственности к лицам с инвалидностью, данное положение закреплено ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ.

Скрытие с места дорожно-транспортного происшествия, а также прием алкогольных напитков или наркотических средств после дорожно-транспортных происшествий или непосредственно перед требованием сотрудника Госавтоинспекции пройти тест на алкоголь также является основанием для исключения из общего правила, что закреплено ч. 1 и 3 ст. 12.27 КоАП РФ.

Можно отметить, что правоприменительная практика по данным делам обширна.

Так, можно привести пример из практики, в котором «суд, соглашаясь с привлечением гражданина к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ указал, что по смыслу действующего административного закона невыполнение предписаний п. 8.12 Правил дорожного движения

расценивается как грубое нарушение порядка пользования специальным правом, поскольку представляет собой исключительную угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения, что в соответствии с ч. 1 ст. 3.8 КоАП РФ является основанием для назначения наказания в виде лишения этого права» [35].

В другом деле, «соглашаясь с привлечением гражданина к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ, суд указал, что по смыслу действующего закона об административных правонарушениях невыполнение предписаний п. 6.2, 6.13 Правил дорожного движения расценивается как грубое нарушение порядка пользования специальным правом, поскольку представляет собой исключительную угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения, что в соответствии с ч. 1 ст. 3.8 КоАП РФ является основанием для назначения наказания в виде лишения этого права. При разрешении вопроса о назначении административного наказания суд исходил из того, что гражданин совершил грубое нарушение Правил дорожного движения, так как, управляя источником повышенной опасности, совершил выезд на регулируемый перекресток на запрещающий (красный) сигнал светофора, повлекший столкновение с находящимся в этот момент на перекрестке транспортным средством и причинение вреда здоровью пассажира автомобиля, нанеся тем самым ущерб правам и законным интересам последнего.

Таким образом, представленные материалы свидетельствуют о том, что административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, предусмотренное санкцией ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ, назначено гражданину в соответствии с требованиями ст. 3.1, 3.8 и 4.1 КоАП РФ» [24].

Обязательные работы применяются к лицам, которые уклоняются от исполнения административного наказания в виде административного штрафа

(ст. 20.25 КоАП РФ), назначенного за совершение административных правонарушений, в том числе в области дорожного движения.

Данное административное наказание упоминается в ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ «Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством».

Обязательные работы устанавливаются на срок от двадцати до двухсот часов и отбываются не более четырех часов в день. Максимальное время обязательных работ может быть увеличено до восьми часов в день в порядке, предусмотренном ч. 10 ст. 32.13 КоАП РФ.

Обязательные работы не применяются к беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до трех лет, инвалидам I и II групп, военнослужащим, гражданам, призванным на военные сборы, а также к имеющим специальные звания сотрудникам Следственного комитета РФ, органов внутренних дел, войск национальной гвардии РФ, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы и таможенных органов.

Среди административных наказаний самым строгим является административный арест, который назначается судьей и подразумевает собой содержание нарушителя в условиях изоляции от общества на срок до пятнадцати суток.

Согласно ст. 3.2 КоАП РФ, «административный арест представляет собой меру административного наказания, являющуюся последствием совершения административного правонарушения» [13].

Самой важной отличительной чертой выступает само содержание ареста – то есть, принудительная изоляция человека, допустившего правонарушение. Целью такой изоляции не в последнюю очередь выступает обеспечение правового характера отношений в государстве. Изоляция нарушителя представляет собой принудительное и осуществляемое от имени государства ограничение социального поведения лица, его взаимосвязей со всем

окружающим обществом, ранее окружавшей его социальной, политической, финансовой средой, а также микросредой его повседневного проживания с целью пресечения деятельности, которая может повлечь за собой новое (то есть, уже после совершенного правонарушения) негативное умаление охраняемых законом благ и правоотношений. В связи с этим, можно отметить, что изоляция воспринимается как необходимое средство минимизации и устранения негативного влияния отдельных факторов в общей теории специальных административно-правовых режимов.

Важным признаком изоляции в рамках исполнения административного ареста является также и то, что арест необходимо отбывать в специально обустроенных для этого помещениях, в условиях, установленных соответствующими нормами административного, санитарно-эпидемиологического, гигиенического и медицинского законодательства – с целью обеспечения и гарантирования базовых прав и потребностей личности, отбывающей наказание.

Применительно к административному аресту такими помещениями для отбывания наказания являются специальные приемники для лиц, которые подвергнуты административному аресту и лиц, отбывающих там наказания – помещения, оборудуемые соответствующими подразделениями органов внутренних дел.

Специальный правовой статус таких приемников означает, что в силу особых задач изоляции нарушителя администрация приобретает в силу решения суда право ограничивать права и свободы гражданина, осуществлять личный досмотр и досмотр их личных вещей, законно использовать специальные технические средства для контроля за отбывающими административный арест, а также обязательно проводить дактилоскопическую регистрацию таких лиц.

В административном праве арест имеет характер «типичной изоляции» – то есть, в своем юридическом содержании изоляция как способ

противодействия противоправному поведению наиболее проявляется именно при исполнении административного ареста. В свою очередь, отдельные виды наказаний (например, принудительные работы и дисквалификация), а также предусмотренные главой 27 КоАП РФ меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, также имеют в себе некоторые характерные черты изоляционных мер (прежде всего, в части ограничения «нормального», беспрепятственного исполнения отдельных прав и свобод человека и гражданина) – например, личный досмотр или привод.

Административный арест может быть назначен за:

- подтвержденный факт управления транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ). Так, например, Постановлением мирового судьи «М. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ, и подвергнут административному наказанию в виде административного ареста сроком на 10 суток» [25];
- управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (ст. 12.7 КоАП РФ). Так, Постановлением мирового судьи «Л. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ, и подвергнут административному наказанию в виде административного ареста на срок 10 суток» [36];
- отказ от требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ). Так, например, «инспектором ДПС в отношении П. составлен протокол об административном правонарушении, предусмотренном ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ, согласно которому П. управлял мотоциклом без государственного регистрационного знака, будучи лишенным права управления транспортными средствами, и в нарушение

требований п. 2.3.2 Правил дорожного движения, не выполнил законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Данные обстоятельства послужили основанием для привлечения П. к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ – 15 суток ареста» [37];

- оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 12.27 КоАП РФ).

По итогам проведенного исследования, можно сделать вывод, что, как показывает правоприменительная практика, применение вышперечисленных административных наказаний достаточно эффективно, вместе с тем, выявлен ряд проблем правового регулирования в данной сфере. Необходимо отметить, что использование такого вида наказания, как «предупреждение», за совершение правонарушений в данной сфере является спорным. Так как одним из условий, при которых назначается данный вид наказания, является отсутствие угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей, объектам. Тем не менее, большинство административных правонарушений, указанные в главе 12 КоАП РФ, причиняют какой-либо вред, либо ведут к угрозе его причинения. Таким образом, применение такого вида наказания как «предупреждение» за правонарушение в области дорожного движения нецелесообразно и так же необходимо отметить наличие широкого поля для последовательных законодательных изменений, которые направлены именно на совершенствование законодательного регулирования и правоприменения в сфере ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Глава 3 Проблемы и пути повышения эффективности применения мер административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения

3.1 Проблемы правового регулирования применения мер административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения

В данном параграфе выпускной квалификационной работы проанализируем проблемы правового регулирования применения мер административной ответственности за правонарушения в области нарушения правил дорожного движения, которым уделено существенное внимание исследователей в современной научной литературе.

Так в работе Д.А. Шошина проводится научный анализ проблем реализации административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, правовых пробелов производства по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, вносит предложения по поводу реформирования административного законодательства, которое регулирует отношения обеспечения безопасности дорожного движения [47, с. 91].

А.А. Тыжанов делает вывод о том, что на сегодняшний день возникает «острая проблема по поводу обеспечения безопасности на дорогах во всех сферах, законодательной и практической, а поэтому автор предлагает ввести некоторые изменения в положения КоАП РФ касательно уточнений для оснований и применяемым санкций административной ответственности за вождение автомобиля в нетрезвом виде, в состоянии наркотического и токсического опьянения» [42, с. 72]. Можно согласиться с мнением данного автора, так как «на сегодняшний день очень много происшествий на дорогах совершается именно по причине того, что водитель находился в состоянии

алкогольного или наркотического опьянения. Законодатель разделяет данную точку зрения и практически ежегодно ужесточает меры, направленные на борьбу с такими лицами» [47, с. 91].

Г.Б. Сарыглар при изучении мер, которые бы способствовали сокращению числа административных правонарушений в области дорожного движения приходит к выводу, что «проблему надо рассматривать с ее основания, то есть, количество административных правонарушений зависит от правосознания граждан, от их правового нигилизма» [39, с. 143]. Нельзя не согласиться с данной точкой зрения, так, «учитывая постоянные поправки к законодательству, которые, зачастую, не такие эффективные, как планировались изначально, у граждан все чаще развивается правовой нигилизм – недоверие к государству и действию законодательных норм. Поэтому, проблему частых административных правонарушений необходимо решать, начиная с повышения правосознания граждан» [18, с. 270].

Д.С. Музалевский уделяет внимание проблеме применения средств автоматической фиксации и применения норм КоАП РФ в данной сфере. Автор обращает внимание на то, что «административное законодательство на сегодняшний день характеризуется пробелами и недостатками в сфере регулирования данных вопросов и в целом методов борьбы с правонарушениями. Недостатки данных норм значительно уменьшают возможности использования средств автоматической фиксации, их предназначение и полное функционирование, так как некоторые случаи их применения все же требуют человеческого вмешательства по причине того, что данные средства ошибочно принимают определенные случаи за совершенное правонарушение. Таким образом, на сегодняшний день функционирование средств автоматической фиксации невозможно без человеческого вмешательства, что порождает проблемы их практического применения» [20, с. 96].

В целом, как отмечает указанный автор, «проблемы в данной сфере

можно разделить на две части:

- проблемы, которые возникают по причине несовершенства законодательных норм, регулирующих функционирование средств автоматической фиксации;
- организационно-технические проблемы, которые возникают в ходе применения средств автоматической фиксации» [20, с. 97].

При этом острой, проблемой применения средств автоматической фиксации выступает проблема сообщения информации водителям о месте нахождения таких средств. Например, «это касается неустановки опознавательных знаков, отсутствие разметки, хотя это регламентировано законодательством. Этот пробел широко используется злоупотребителями правом, которые незаконно устанавливают дорожные камеры с целью извлечения личной выгоды, прибыли» [47, с. 91].

Н.С. Малолеткина выносит на рассмотрение некоторые проблемные вопросы, которые «затрагивают административную ответственность собственников транспортных средств за правонарушения в области дорожного движения и предлагает пути совершенствования правового регулирования особого порядка привлечения к ответственности за правонарушения, которые были выявлены посредством специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений» [19, с. 34].

Данная проблема остается по сей день достаточно актуальной, так как «существует высокая социальная потребность в надлежащем обеспечении безопасности дорожного движения, которая напрямую зависит от уровня административной деликтности в данной сфере. Применение достижений научно-технического прогресса в виде использования автоматических средств с целью пресечения, а также предупреждения противоправных деяний в области дорожного движения способствует эффективному, а также с наименьшими затратами, обеспечению социального уровня дорожно-транспортного травматизма» [47, с. 92].

П.А. Макарец полагает, что «существует острая необходимость в тщательном изучении и анализе составов административных правонарушений, которые содержатся в КоАП РФ. Детальное рассмотрение будет осуществляться в целях совершенствования защиты прав и интересов отдельных граждан, а также всего общества и государства. Кроме того, цель также будет состоять в соблюдении принципов законности, а также прав субъектов в процессе практического применения норм административной ответственности» [18, с. 270].

П.Н. Качалов, Г.В. Огрина полагают, что «административные правонарушения обладает повышенной опасностью, а значит, необходимо тщательное законодательное закрепления принципа применения автоматических средств» [12, с. 82]. Данные исследователи также подчеркивают, что «административные правонарушения обладают повышенной опасностью, так как данный признак кроется в самом определении термина правонарушения. Необходимо уделить особое внимание не увеличению размера штрафов за административные правонарушения, а порядку рассмотрения дел, связанных с наложением штрафа, отмеченных средствами автоматической фиксации. В данной связи, необходимо законодательное ограничение дел, которые могут рассматриваться в упрощенном порядке, взяв во внимание указанный выше принцип» [12, с. 83].

М.А. Булавинова, К.Н. Леонова полагают, что «административная ответственность за иные нарушения Правил дорожного движения, создание аварийной обстановки, а также групповое передвижение, которое создает помехи, причинение ущерба в результате дорожно-транспортного происшествия и иные нарушения упразднены были поспешно. К данной категории они также относят административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством за невыполнение законного требования сотрудника полиции об остановке или предоставлении транспортного средства, включая проезд водителя на запрещающий сигнал

светофора или жест регулировщика» [7, с. 183].

Нельзя также не согласиться с мнениями данных авторов, так как, «указанное наказание за невыполнение требования сотрудника полиции об остановке совершенно оправдано. В таком случае гражданин, в некотором смысле, злостно уклоняется от содеянного и не желает понести наказание и «ответить за свои поступки», а значит, и другие совершенные им правонарушения останутся без внимания и не повлекут за собой «полезности» для сознания правонарушителя» [4, с. 23].

А.А. Савостин указывает на то, что «существует насущная проблема частых изменений в законе, низкой эффективности их реализации. В полной мере можно поддержать точку зрения указанного автора, так как, согласно статистике совершенных правонарушений в области дорожного движения и наблюдениям, можно отметить, что большинство правонарушений остаются незамеченными, латентными. Это говорит о том, что нормы законодательства, а также методы борьбы бессильны против огромного количества противоправных деяний» [38, с. 158].

Проблему неотвратимости административного наказания за правонарушения в области дорожного движения исследовала О.Р. Афанасьева. Данный автор рассматривает проблемы, которые возникают в процессе надлежащего исполнения административного наказания за правонарушения в области дорожного движения. Она приходит к выводу, что «большие суммы штрафов необходимо заменить соразмерными наказаниями, так как зачастую, как уже было сказано ранее, граждане вовсе уклоняются от их выплаты, либо ввиду отсутствия денежных средств, либо в виду нежелания» [1, с. 227].

А.О. Батуев выявляет причины проблем реализации отдельных административных правонарушений в области дорожного движения, в связи с чем, приходит к выводу о том, что «правонарушения, за которые ответственность устанавливается ст. 12.23 и 12.37 КоАП РФ, экономически

несоизмеримы с регламентированным наказанием. Например, это касается того, что некоторые водители полагают, что без страхового полиса ездить гораздо выгоднее, чем покупать его, ведь цена полиса достигает порядка десяти тысяч рублей, а штраф за его отсутствие – восемьсот рублей. Выходит, что даже, если водителя, остановят около 12 раз за год, что маловероятно, страховой полис только тогда в конечном итоге окупится. Как правило, такой штраф водитель получает либо единожды, либо не получает вообще. В этом кроется проблема, которая состоит в экономической невыгодности покупки страхового полиса. В связи с этим, при установлении штрафных санкций законодатель должен учитывать не только общественную опасность деяния, но и экономическую выгоду. Ведь мала вероятность, что приблизительно 10 раз в год гражданина остановят сотрудники ГИБДД с целью проверки документов или по иным причинам» [4, с. 23].

А.И. Шалонин анализирует «определение безопасности дорожного движения посредством интересов, устойчивости к угрозе возникновения дорожно-транспортных происшествий» и указывает, что «определение безопасности дорожного движения нельзя сводить только к рассмотрению указанных признаков данного понятия. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» рассматривает безопасность дорожного движения в качестве состояния такого процесса, которое отражает уровень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий, а также последствий происшествий» [46, с. 49]. Характерная особенность указанного подхода проявляется в том, что «под защиту ставятся как жизненно важные интересы, так и отношения, согласно которым можно говорить об уровне защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий. Такой подход вполне оправдан, так как лишь при соблюдении нормальных общественных отношений можно достичь обеспечения интересов общества и государства. Поэтому, законодатель должен уделить особое внимание защите участников дорожного движения, так как это является первостепенной задачей

уполномоченных органов и государства» [46, с. 50].

Подводя итог анализу всех вышеперечисленных недостатков правового регулирования применения мер административной ответственности за правонарушения в области нарушения правил дорожного движения, указываемых в научной литературе, можно прийти к выводу, что в настоящий момент существует несколько проблем в данной сфере, а именно:

- увеличение числа административных правонарушений в области дорожного движения;
- низкий уровень правосознания граждан вследствие недоверия к государству;
- проблемы, которые связаны с несовершенством законодательных норм;
- организационно-технические проблемы, которые связаны со средствами фиксации административных правонарушений;
- иные рассмотренные проблемы.

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

Совершенствование мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения требует внесения поправок в законодательство, с учетом всех правовых пробелов и недостаточной эффективности принимаемых мер в практической деятельности.

При этом, «смысл преобразования административного законодательства заключается в том, что правонарушения в области дорожного движения влекут значительные потери как социальные, так и экономические» [20, с. 99].

Неоднократно обсуждалась тема введения балльной системы учета нарушений Правил дорожного движения. Одни авторы считают, что она

«негативно будет влиять на деятельность работников дорожной инспекции» [2, с. 42], вместе с тем, предпочтительнее является иная точка зрения, согласно которой, «балльная система – это эффективная система борьбы с правонарушителями» [17, с. 37].

В ходе исследования неоднократно выделялась проблема отсутствия законодательного закрепления понятия административной ответственности, что «порождает двойственность трактовки не только самого рассматриваемого термина, но и многих других норм, устанавливающих административную ответственность. В частности, норм, содержащихся в основном акте данного института – КоАП РФ. Следовательно, это приводит не только к полемике вокруг данного вопроса, но и к ошибкам в правоприменительной деятельности. Законодательное закрепление термина «административная ответственность» отразит характеристику самого определения, поможет определить его признаки, а также внести определенность в иные нормы административного законодательства» [47, с. 91].

Следующая проблема касается введения антирадаров и то, что они, как правило, устанавливаются именно теми, кто не соблюдает скоростной режим. Как отмечают исследователи, «превышение скорости движения – совершенно обычная практика среди водителей, но только на тех участках, где нет видеонаблюдения. Такие деяния, как намеренное превышение скорости, можно считать как деяние, представляющее повышенную общественную опасность. В связи с чем, необходимо законодательно урегулировать использование антирадаров в автомобилях» [16, с. 179].

Ученые также считают, что «использование антирадаров посягает на нормальную работу должностного лица по обеспечению безопасности дорожного движения» [8, с. 287].

Не только в рамках национальной науки рассматривается данный вопрос. Ряд зарубежных стран уже предприняли попытки запрета использования таких приборов. Например, «в Германии запрещено

применение установленных в салоне автомобиля средств, которые позволяют обнаружить сигналы радаров дорожной полиции. Кроме того, там устанавливается более строгое наказание, чем за простое правонарушение, а именно тюремное заключение до 5 лет или значительный штраф. После судебного разбирательства прибор подлежит конфискации» [16, с. 177].

Таким образом, «за рубежом использование средств определения аппаратов для соблюдения скоростного режима карается довольно жестоко, такие правонарушения обладают повышенной общественной опасностью, создающие угрозу для нормального порядка дорожного движения, нормальной деятельности сотрудников дорожной службы, а также для всех участников дорожного движения» [16, с. 179].

При этом, «российским административным законодательством в настоящее время не предусмотрена ответственность за применение технических средств обнаружения приборов контроля скоростного режима на дорогах. Это оказывает негативное влияние на обеспечение безопасности дорожного движения, в связи с чем, можно предложить введение штрафных санкций за использование таких технических средств в размере 500 - 1000 рублей. 500 рублей – за впервые совершенное правонарушение, 1000 рублей – за повторное нарушение. Введение штрафов за совершение такого рода правонарушений позволит более тщательно следить за скоростным режимом, а сознание водителей в большинстве случаев изменится под угрозой такого наказания» [16, с. 180].

Но антирадарные приборы далеко не самая большая опасность для безопасности дорожного движения. Так, «наибольшую опасность представляет использование средств связи водителями во время нахождения их за рулем автомобиля. Зачастую, водители стали пользоваться системами свободного движения рук во время телефонного разговора, однако, не все автомобили оборудованы такой системы. Поэтому, несмотря на то, что административное законодательство устанавливает наказание в виде штрафа

за использование средств сотовой связи с применением рук, все еще на сегодняшний день большое количество людей совершают данное правонарушение и зачастую безнаказанно. Необходимо ввести административную ответственность за использование радиоэлектронных средств не только за разговоры по нему, но и за написание смс-сообщений, использование различных приложений и иные действия, кроме использования автомобильного навигатора» [20, с. 98].

Например, «в Ирландии за совершении такого деяния полагается жесткий штраф в размере около 500 евро. Альтернативным наказанием является тюремное заключение на 3 месяца. Но при этом, если правонарушитель оплачивает штраф в течение 7 дней, то его размер существенно сокращается до 90 евро. И наоборот, при несвоевременной оплате штрафа, его размер с каждым днем увеличивается» [15, с. 237].

Существует целый ряд проблем правового регулирования такой меры административного наказания в данной сфере, как лишение водительских прав.

Так, одной из наиболее острых проблем является то, что большинство нарушений, за которые могут лишить водительских прав, несут умышленный характер. При этом, водитель осознает факт того, что он действует неправомерно и относится к этому безразлично. Вместе с тем, в некоторых случаях, нарушения носят не умышленный характер, а неосторожный характер – когда водитель не осознает самого факта нарушения, хотя при должном внимании, он обязан был выполнять установленные правила.

Закон предусматривает возможность лицам, которые участвуют в деле о лишении права вождения, подавать ходатайства для рассмотрения уполномоченным лицам. Данное положение закреплено в ст. 24.4 КоАП РФ.

Исходя из положений данной статьи, ходатайство должно направляться в письменной форме и рассматривается немедленно. Ходатайство содержит доводы о необходимости права управления транспортным средством, с целью

получения средств к существованию.

В случаях, когда уполномоченное лицо принимает решение об отказе в удовлетворении требований, оно обязано вынести определение об этом.

Доводы необходимо подкреплять соответствующими документами. Например, лица с инвалидностью должны предоставить копию заключения комиссии, водитель, который имеет собственный транспортный бизнес, необходимо предоставить лицензию, разрешающую перевозку пассажиров.

Норма, которая закрепила возможность замены наказания в виде лишения права управления на административный штраф, является довольно новой. Данная норма интересна и полезна тем, что с ее помощью стало возможно значительно сократить долю правонарушений, которые так и оставались безнаказанными. Связано это с тем, что раньше, при фиксации правонарушения специальными техническими средствами, довольно сложно было идентифицировать и привлечь к ответственности виновное лицо, так как технические средства работают в автоматическом режиме.

Привлекают к себе внимание такие случаи, в которых происходит повторные нарушения, а именно, «несоблюдения требований, предусмотренных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, квалифицируемые по ч. 31 ст. 12.16 КоАП РФ. Из этого следует, что вышеизложенные правонарушения неизменно влекут за собой лишение права управления транспортными средствами, а в случае их фиксации соответствующими специальными техническими средствами – наложение штрафа в размере пяти тысяч рублей. Данные положения повлекли за собой неоднозначные мнения среди научных деятелей, а у некоторых даже вызвали критику» [46, с. 49].

Существует несколько точек зрения по этому вопросу.

Так, М.В. Ретих выражает несогласие с принятыми правовыми нормами и отмечает, что «введение специальных норм такого рода, должно предполагать усиление ответственности за совершение правонарушений,

например, увеличение размера административного штрафа» [34, с. 1264].

Но существует и обратное мнение, так, Е.Е. Протяков пишет о необходимости включения принципа индивидуализации, при назначении административного наказания. Данный автор отмечает, что индивидуализация наказания имеет более важное значение, чем нестабильность законодательства об административных правонарушениях, в целом [33, с. 139].

Нельзя не согласиться с мнением данного автора, ведь нормы административного права, в области дорожного движения, содержат фиксированные размеры штрафа. Исходя из этого, можем говорить, что индивидуализацию наказания нормы на данный момент не предусматривают.

На первый взгляд, такой подход кажется справедливым и гуманным, ведь идея учитывать личность правонарушителя, его имущественное положение, обстоятельства, смягчающие и отягчающие административную ответственность могут сыграть в интересах гражданина. Другой стороной данной идеи является снижение эффективности наказательных мер, возможный скачок других правонарушений.

В этой связи, у судьи, у органа, должностного лица, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях, отсутствует возможность назначить административное наказание ниже, чем установлено санкцией определенной статьи КоАП РФ.

Можно заключить, что идея индивидуализации наказания имеет место быть, но только частично, с весьма четкими и ограниченными нюансами.

Так, «нормативная правовая основа назначения и исполнения административного наказания в виде лишения права управления автомобилем транспортными средствами имеет специфические особенности, обусловленные широким кругом деликтов, влекущих рассмотренное наказание, и чрезвычайной массовостью их совершения. Данная нормативная правовая основа имеет определенные недостатки и нуждается в совершенствовании, что позволит повысить эффективность применения

рассмотренной разновидности лишения специального права» [4, с. 23].

Повышенное внимание этой проблеме уделял А.А. Продолякин, существует ряд исследований, посвященных проблеме исполнения постановлений о лишении специального права управления транспортными средствами. Данный автор обращает внимание на вопрос взаимодействия органов Госавтоинспекции и Ростехнадзора при осуществлении их полномочий в ходе компетенции в указанной сфере [32, с. 211].

Можно отметить, что самым опасным противоправным деянием в данной сфере является вождение в нетрезвом виде. Зачастую именно по данной причине совершаются дорожно-транспортные происшествия, и решение данного вопроса не один год стоит у правоприменителей на первом плане.

В науке также неоднократно обсуждались решения такой проблемы. Была высказана точка зрения по поводу того, чтобы «установить четкую дифференциацию административной ответственности в зависимости от степени опьянения» [3, с. 14]. Но нашлись и противники данной точки зрения, указывающие на то, что «при любой степени опьянения виновный несет одинаковую степень общественной опасности для участников дорожного движения» [2, с. 43].

Исследователи отмечают, что «в настоящий момент существует несколько групп медицинских препаратов, оказывающих негативное влияние на организм человека: снотворные; препараты для нервной системы; препараты от аллергии; препараты болеутоляющие и возбуждающие; препараты для лечения эпилепсии и гипертонии. Прием таких препаратов способен снизить концентрацию и внимание водителя, склонить его ко сну или наоборот, к повышенной возбужденности организма.» [12, с. 82]. При этом, «зарубежное законодательство стоит на пути запрета таких препаратов для водителей, например, в Швеции, Дании и Финляндии на упаковках препаратов, оказывающих влияние на организм, стоит красный ярлык,

предупреждающий людей о непредсказуемом его влиянии на организм, особенно водителей» [1, с. 227].

Данный опыт также необходимо перенять с целью разграничения лекарственных препаратов и повышения безопасности дорожного движения.

Так, «несмотря на то, что существует медицинский запрет на управление транспортным средством под лекарственными препаратами, ухудшающими внимание, российским законодательством не установлено административное наказание за их принятие, только за те, в составе которых находится спирт (средств для горла, от кашля, для нервной системы и иные). Необходимо установить четкое разграничение лекарственных препаратов, а препараты, оказывающие влияние на внимательность водителей, запретить к применению под угрозой штрафа или изъятия водительских прав» [12, с. 85].

Нельзя сказать, что российское законодательство совсем не содержит нормативно-правовые акты, регламентирующие данный вопрос. Например, Приказ Минздрава «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» регламентирует, что «в ходе проведения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения у водителя необходимо в обязательном порядке выявлять нарушение функционального состояния, с последующим отстранением от работы с источниками повышенной опасности» [31].

В целом, как отмечают исследователи, «при выявлении нарушения функционального состояния человека данная процедура помогает своевременно отстранить человека от работы с источниками повышенной опасности, включая от вождения автомобиля, вследствие чего, у сотрудников полиции должно быть право устранения водителей от управления транспортным средством, если у должностного лица есть достаточные основания полагать, что он управляет транспортным средством с нарушением функций организма, которые создают опасность для участников дорожного

движения» [4, с. 23]. Вместе с тем, правовое регулирование данной сферы явно недостаточно.

Помимо вышеизложенного, как справедливо отмечает ряд исследователей, «существует необходимость внесения изменений в ст. 12.37 КоАП РФ. Так, при возникновении дорожно-транспортного происшествия, виновник, в случае отсутствия у него обязательного страхования, должен добровольно возместить нанесенный им ущерб. Однако, как стоит заметить, на практике, в случае если лицо уклоняется от возмещения ущерба, потерпевшей стороне необходимо обращаться к оценщику для оценки ущерба и в дальнейшем в суд для его возмещения. Необходимо ужесточить ответственность за отсутствие обязательного страхования у виновника дорожно-транспортного происшествия» [47, с. 91]. Так, целесообразно дополнить ст. 12.37 КоАП РФ частью 3 «Отсутствие обязательного страхования у лица, совершившего правонарушение, приведшее к повреждению транспортного средства или иного имущества, влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев».

Система обеспечения безопасности дорожного движения, требует применения программно-целевого метода, который обеспечит комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения и эффективный механизм координации деятельности в области ее обеспечения. Программные меры могут позволить целенаправленно изменить существующие негативные тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения. Основным потенциалом для повышения общей безопасности движения в масштабах района выступает снижение количества ДТП.

Заключение

Проведенное в данной выпускной квалификационной работе исследование позволяет сформулировать следующие выводы:

Административная ответственность в сфере дорожного движения по своей структуре является сложным и многогранным элементом административного права, регулирование которого устанавливают административно правовые нормы. Административная ответственность также определяется как метод государственного принуждения.

Под административным правонарушением в области дорожного движения следует понимать посягающее на безопасность дорожного движения, здоровье и законные права граждан, которые участвуют в дорожном движении, а также на установленный порядок использования транспортных средств и порядок управления по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий, противоправное, виновное действие либо бездействие физического (а в ряде случаев — и юридического) лица, за которое КоАП РФ предусмотрена административная ответственность. Административные правонарушения признаются таковыми с точки зрения формально-юридических признаков, к которым относятся противоправность, виновность, наказуемость.

В ходе исследования были выделены следующие основные признаки, характерные для административной ответственности в сфере дорожного движения:

- субъектами административной ответственности выступают юридические лица, граждане, должностные лица, индивидуальные предприниматели и др.
- урегулированность нормами административного права, которые содержатся, а федеральных законах и законах субъектов РФ;
- применение к виновным административных наказаний;

- наличие специфических оснований административной ответственности.

Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ установлена административная ответственность, являющаяся основным средством обеспечения правопорядка в сфере государственного управления. У административного правонарушения в области дорожного движения выделяются свои признаки, которые отличают его от других видов правонарушений и благодаря чему его по праву можно считать особым видом правонарушений. Общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения являются объектом данного вида правонарушений. Исходя из рассмотрения административных правонарушений в области дорожного движения следует, что они отличаются друг от друга объектом – отношения, которым наносится ущерб, субъектом – лицо, кем совершено правонарушение, а также степенью общественной опасности и степенью влияния на безопасность дорожного движения. В зависимости от степени опасности административных правонарушений различаются также и административные наказания, вменяемые за совершение правонарушений в области дорожного движения.

Судя по правоприменительной практике, применение административных наказаний за правонарушения в области нарушения правил дорожного движения достаточно эффективно, вместе с тем, выявлен ряд проблем правового регулирования в данной сфере. Необходимо отметить, что использование такого вида наказания как «предупреждение» за совершение правонарушений в данной сфере спорно. Одним из условий, при которых назначается данный вид наказания, является отсутствие угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей, объектам. Так или иначе, большинство административных правонарушений, указанные в главе 12 КоАП РФ, причиняют какой-либо вред, либо ведут к угрозе его причинения. Исходя из

этого, применение данного вида наказания за правонарушение в области дорожного движения нецелесообразно.

Нужно отметить негибкость законодателя в отношении наложения штрафа (его размера) на участников дорожного движения за правонарушения, не несущие общественной опасности, не причиняющие вред здоровью. Применение фиксированного штрафа на практике, и как основное и как дополнительное наказание, имеет негативную сторону, обусловленную тем, что в этих случаях исключается возможность учесть смягчающие, отягчающие обстоятельства, материальное положение лица и т.д. На основании этого, теряется практический смысл и нивелируются принципы справедливости и соразмерности при применении наказания.

Анализ проблем и способов повышения эффективности применения мер административной ответственности за правонарушения в области нарушения правил дорожного движения показал, что отсутствие законодательного закрепления понятия административной ответственности порождает двойственность трактовки не только самого рассматриваемого термина, но и многих других норм, устанавливающих административную ответственность.

Но отсутствие законодательного закрепления понятия административной ответственности порождает двойственность трактовки не только самого рассматриваемого термина, но и многих других норм, устанавливающих административную ответственность, в частности, норм, содержащихся в основном акте данного института – КоАП РФ. Следовательно, это приводит не только к полемике вокруг данного вопроса, но и к ошибкам в правоприменительной деятельности.

Законодательное закрепление термина административная ответственность отражает характеристику самого определения, поможет определить его признаки, а также внести определенность в иные нормы административного законодательства.

Кроме отсутствия законодательного закрепления определения

административной ответственности, также была выявлена проблема исполнения принципа неотвратимости наказания. В настоящий момент необходимо должное законодательное закрепление, создание эффективных мер, направленных на борьбу с административными правонарушениями в области дорожного движения и установление соразмерной ответственности за совершение таких противоправных деяний.

В настоящий момент необходимо должное законодательное закрепление, создание эффективных мер, направленных на борьбу с административными правонарушениями в области дорожного движения и установление соразмерной ответственности за совершение таких противоправных деяний.

В заключении хотелось бы отметить, что предложенные поправки в законодательство носят рекомендательный характер, но их принятие позволило бы обезопасить участников дорожного движения, восстановить нормальную работу сотрудников дорожной инспекции и оградить самих водителей от совершения опасных правонарушений.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Афанасьева О.Р. Эффективность административного наказания за административные правонарушения в области дорожного движения // Транспортное право и безопасность. 2021. № 4. С. 223-234.

2. Багуцкий Н.В., Дадаева Ю.В. Проблемы административной ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Актуальные научные исследования в современном мире. 2020. № 6. С. 41-45.

3. Балагаев Д.С., Годованный А.В. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Современная научная мысль: материалы научно-практической конференции. – Чебоксары, 2022. С. 13-18.

4. Батуев А.О. Некоторые вопросы регулирования административной ответственности в сфере дорожного движения // Норма. Закон. Законодательство. Право. Сборник материалов научно-практической конференции. – Пермь, 2021. С. 22-25.

5. Бахрах Д.Н. Административное право России: Учебник для вузов. М.: Норма, 2014.

6. Богданов А.В. Административная ответственность в области безопасности дорожного движения: вопросы теории и практики // Научный электронный журнал Меридиан. 2021. № 2. С. 78-80.

7. Булавинова М.А., Леонова К.Н. Проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения // Актуальные вопросы юриспруденции. сборник статей научно-практической конференции. – Пенза, 2020. С. 182-184.

8. Булгаков Д.Б. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Молодой ученый. 2022. № 3. С. 286-288.

9. Дежурная А.В. Административная ответственность в области безопасности дорожного движения // Вестник магистратуры. 2020. № 3. С. 75-76.

10. Ильина А.Н., Лаврентьева И.С. Особенности классификации административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник современных исследований. 2019. № 3. С. 8-10.

11. Калфакчян П.С. Административная ответственность за нарушения правил дорожного движения // Актуальные проблемы совершенствования законодательства и правоприменения: сборник материалов круглого стола. – М., 2021. С. 81-85.

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

13. Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 28.02.2023) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 52. Ч. 2 Ст. 5216.

14. Конституция РФ от 12.12.1993 (с изм., одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Российская газета. 1993. 25 декабря.

15. Корякин И.И., Барашкова М.М. Некоторые вопросы реализации административной ответственности участников дорожного движения // Транспортное право и безопасность. 2021. № 4. С. 235-245.

16. Кочкина П.С. Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Современные подходы к обеспечению и реализации прав человека: теоретические и отраслевые аспекты: сборник трудов конференции. – М., 2022. С. 175-180.

17. Лаврентьева И.С., Квитчук А.С. Теоретико-правовые аспекты совершенствования административного законодательства в сфере

безопасности дорожного движения и отдельных положений кодекса об административных правонарушениях // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2019. № 3. С. 35-42.

18. Макарецв П.А. Проблемы реализации административной ответственности в области дорожного движения // Экономика и социум. 2020. № 7. С. 269-272.

19. Малолеткина Н.С. К вопросу совершенствования института административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии. 2019. № 5. С. 33-36.

20. Музалевский Д.С. Проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения // Теория права и межгосударственных отношений. 2021. № 3. С. 95-101.

21. Панфилова Е.С. Ответственность за совершение административных правонарушений в области дорожного движения // Научно-практические исследования. 2020. № 9. С. 14-19.

22. Писарь А.С. Административная ответственность за нарушение правил дорожного движения: вопросы теории и практики // Матрица научного познания. 2019. № 3. С. 166-172.

23. Постановление Автозаводского районного суда г. Тольятти (Самарская область) от 12.12.2020 по делу № 4а6514/2020 // СПС Консультант Плюс

24. Постановление Комсомольского районного суда г. Тольятти (Самарская область) от 20.11.2021 по делу № 4а7147/2021 // СПС Консультант Плюс

25. Постановление Мирowego судьи судебного участка № 113 Центрального района г. Тольятти (Самарская область) от 08.10.2021 // СПС Консультант Плюс

26. Постановление Мирowego судьи судебного участка № 114 Центрального района г. Тольятти (Самарская область) от 10.09.2020 по делу № 4-А-169/2020 // СПС Консультант Плюс

27. Постановление Мирowego судьи судебного участка № 90 Автозаводского района г. Тольятти (Самарская область) от 15.09.2022 по делу № 5-850/2022 // СПС Консультант Плюс

28. Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС Консультант Плюс

29. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

30. Постановление Петрозаводского городского суда Республики Карелия от 07.06.2019 по делу 1-161/2019 // СПС Консультант Плюс

31. Приказ Минздрава от 18.12.2015 № 933н (ред. от 25.03.2019) «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» // Российская газета. 2016. № 60.

32. Проделякин А.А. О некоторых проблемах, связанных с исполнением постановлений о лишении специального права в виде права управления транспортным средством соответствующего вида или другими видами техники // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2022. № 12. С. 210-213.

33. Протяков Е.Е. Особенности лишения специального права управления транспортными средствами // Молодой ученый. 2022. № 39. С. 138-140.

34. Ретих М.В. Проблемы исполнения административного наказания в виде лишения права управления транспортным средством // Материалы научно-практической конференции. – Барнаул, 2022. С. 1263-1265.

35. Решение Центрального районного суда г. Тольятти (Самарская область) от 30.01.2022 по делу № 72-100/2022 // СПС Консультант Плюс

36. Решение Центрального районного суда г. Тольятти (Самарская область) от 09.10.2020 // СПС Консультант Плюс

37. Решение Центрального районного суда г. Тольятти (Самарская область) от 14.07.2021 // СПС Консультант Плюс

38. Савостин А.А. Проблемы применения мер административной ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения // Закон и право. 2019. № 8. С. 158-159.

39. Сарыглар Г.Б. Практические вопросы привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2021. № 12. С. 142-145.

40. Скребнева Н.А. Понятие юридической ответственности: доктринальные подходы // Вестник Академии права и управления. 2017. № 47. С. 72-76.

41. Сычева В.А. Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Новый юридический вестник. 2019. № 1. С. 7-9.

42. Тыжинов А.А. Эффективность административной ответственности в области дорожного движения // Проблемы применения законодательства об административной ответственности. Сборник материалов научно-практической конференции. – М., 2020. С. 71-74.

43. Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. 19.02.2021) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // СПС Консультант Плюс

44. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 27.10.2022) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

45. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ (ред. от 21.12.2021) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2017. № 52. Ст. 5278.

46. Шалонин А.И. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения // Теоретические аспекты юриспруденции и вопросы правоприменения: сборник статей по материалам научно-практической конференции. – М., 2021. С. 45-54.

47. Шошин Д.А. Проблемы административной ответственности за нарушения правил дорожного движения // Молодой ученый. 2019. № 6. С. 90-93.